

UNE ÉTAPE DE LA CONSTRUCTION
DES GRANDES LIGNES DE CHEMINS DE FER
EN FRANCE

LA LIGNE
DE
PARIS A LA FRONTIÈRE D'ALLEMAGNE
(1825-1852)

*Thèse pour le doctorat ès lettres
présentée à la Faculté des lettres de l'Université de Paris,*

PAR

LOUIS-MAURICE JOUFFROY

TOME TROISIÈME

PARIS
J. BARREAU & C^{ie}, IMPRIMEURS-ÉDITEURS

—
1932

LA LIGNE
DE
PARIS A LA FRONTIÈRE D'ALLEMAGNE
(1825-1852)

UNE ÉTAPE DE LA CONSTRUCTION
DES GRANDES LIGNES DE CHEMINS DE FER
EN FRANCE

LA LIGNE
DE
PARIS A LA FRONTIÈRE D'ALLEMAGNE
(1825-1852)

*Thèse pour le doctorat ès lettres
présentée à la Faculté des lettres de l'Université de Paris,*

PAR

LOUIS-MAURICE JOUFFROY

TOME TROISIÈME

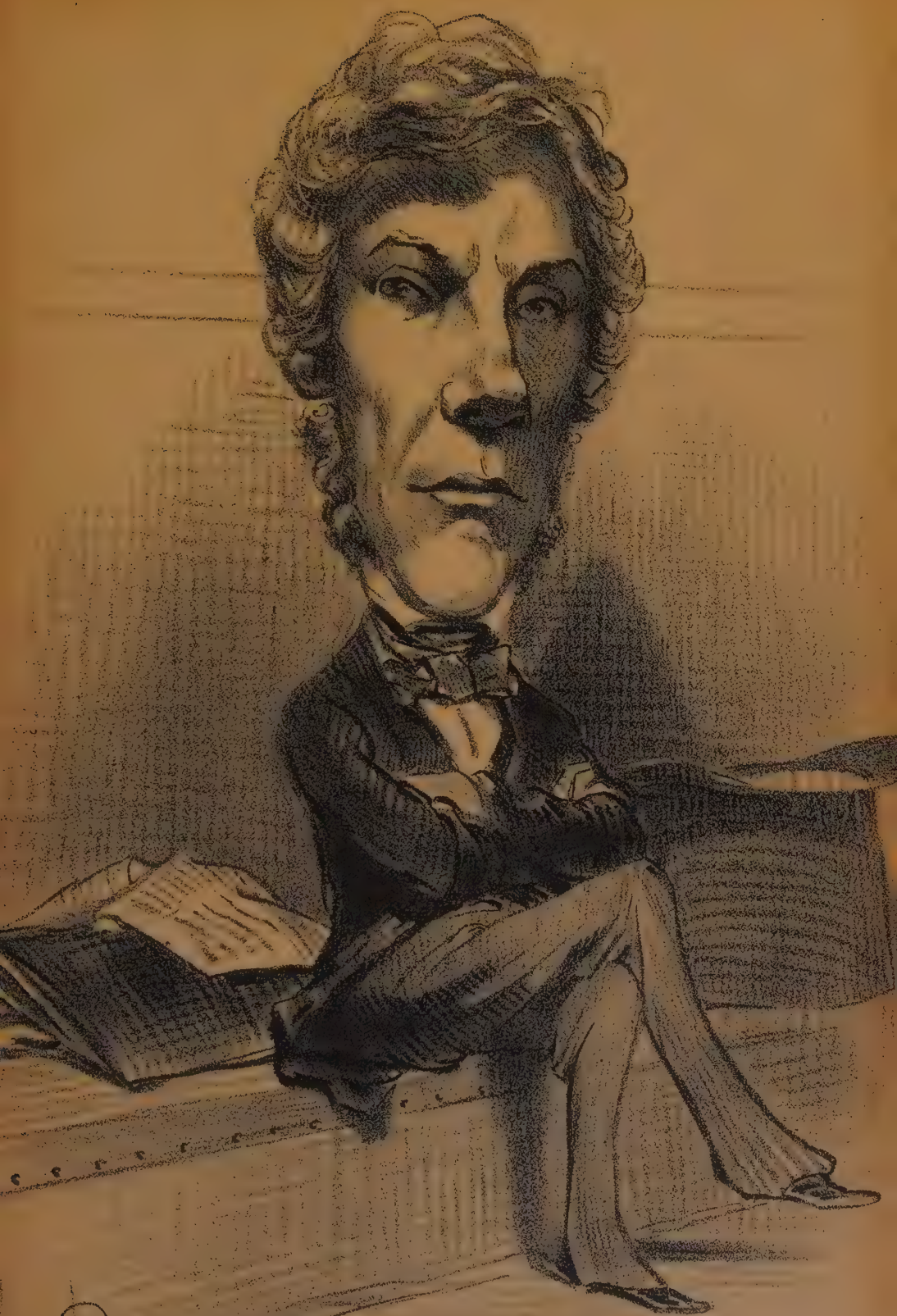
PARIS
J. BARREAU & C^{ie}, IMPRIMEURS-ÉDITEURS

—
1932



LIVRE III

LA COMPAGNIE



INTRODUCTION

Cet équilibre qu'on a signalé à la fin du livre précédent, cette modération des dispositions statutaires de la future concession, conséquence d'ailleurs du peu de confiance qu'inspirait la ligne de la frontière d'Allemagne, ne pouvaient être désormais, comme c'était leur but d'ailleurs, que favorables à l'éclosion de soumissions nombreuses. Mais, là aussi, réagiront ces tendances qu'on a vues retarder trop longtemps pour les départements de l'Est le bienfait du nouveau mode de communication ; la compagnie qui naîtra du concours de ces soumissions prendra quelque chose de la sévérité qui est bien — on en excepte l'Alsace que notre ligne ne fait en somme qu'atteindre — un des caractères les plus essentiels et peut-être le plus prenant des provinces orientales de la France : cette Champagne, aride, malgré les trésors de son vin et les richesses de son art ; ce Barrois, austère, malgré les grâces de sa vallée meusienne ; cette Lorraine aux landes monotones, mélancolique, malgré le prestige de ses évêchés et les splendeurs de sa capitale. Sévérité, ordre, méthode, sérieux, instinct très sûr des grands intérêts dont elle a la charge et connaissance très consciente de la responsabilité du service public qui lui incombe : telles seront les qualités qui permettront à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg, l'ancêtre de l'actuelle Compagnie des chemins de fer de l'Est, de traverser la période difficile de ses débuts, période rendue plus difficile encore par les complications économiques et politiques d'une révolution, et de toucher enfin au premier terme de son exploitation. Ce sont ces mêmes qualités qui la conduiront encore, au cours de progressives démarches où son crédit grandira jour par jour, à remplir intégralement son objet social : à achever et à ouvrir à l'exploitation toute la ligne de la frontière d'Allemagne. Ce sera ainsi en deux étapes que l'on parcourra avec elle la carrière qui reste encore à franchir pour achever l'histoire de la fondation de cette ligne. Au cours de ces deux

étapes, dont l'une fut surtout un effort ingrat et stérile, et dont l'autre vit les réalisations successives et le couronnement final de l'œuvre, l'Etat, conformément aux termes de la concession, collaborera, sans doute, à l'entreprise commune; mais il n'en sera plus l'acteur principal : c'est à la Compagnie qu'appartiendra, et jusque dans le domaine propre de l'Etat, et l'initiative et la direction, et même, à la fin, l'exécution totale. Son emprise se marquera de jour en jour plus énergique et plus souveraine. C'est cette progression continue qu'on a voulu rendre plus sensible par les deux titres qu'on a proposés pour le développement de ce livre : les Écoles, la Maîtrise.

TITRE PREMIER

LES ÉCOLES (1845-1849)

La première période, qui s'étend de 1845 au milieu de l'année 1849, est pour la Compagnie une période d'écoles, une période d'expériences. Les hommes qui la composent ont à forger de toutes pièces l'outil qu'elle sera ensuite entre leurs mains. Ils procéderont d'abord à sa fondation elle-même, et celle-ci occupera trois chapitres : formation juridique, réalisation statutaire, constitution administrative.

Son organisation première une fois assurée, la Compagnie — et en employant ce mot il convient de ne jamais penser à un agrégat anonyme, mais à la collaboration d'hommes vivants et agissants — s'attellera à son œuvre. La révolution de 1848 lui imposera deux temps de progression : quatre nouveaux chapitres seront consacrés à la première phase, au cours de laquelle son activité sera scandée à un rythme accéléré. La crise de 1848 formera une sorte d'intermède, de pause à la suite du mouvement précédent, et occupera un chapitre. Trois autres chapitres seront consacrés au deuxième temps, pendant lequel l'activité première reprendra pour aboutir enfin au premier résultat effectif : l'ouverture de la section de la ligne comprise entre Paris et Epernay, le 21 août 1849.

CHAPITRE PREMIER

LA FONDATION : L'ADJUDICATION DE LA CONCESSION

Au début de l'année 1845, les deux compagnies qui étaient intervenues au cours de la session parlementaire précédente, se trouvaient toujours en compétition : de ces deux compagnies, l'une, la compagnie HAINGUERLOT, encore à l'état de projet, n'avait pas jusque-là exercé une très grosse influence sur les événements ; à partir de 1845 au contraire, la situation se renversa, et, sans doute par suite de l'espèce de discrédit où était tombée la compagnie MOLÉ et de la demi-dissolution que lui avait imposée la démission de ses membres les plus importants, ce fut la compagnie HAINGUERLOT qui jouit du plus de considération.

Cette compagnie, qui prit dès ce moment le titre de « Compagnie de l'Est », se reconstitua à partir du printemps 1845 d'une manière très forte (1). Elle avait l'appui des compagnies des canaux de l'Ourcq et de Saint-Martin par TOM HAINGUERLOT, leur administrateur-directeur, et un autre de leurs membres, A. SELLIÈRE : ces deux compagnies fourniront à la compagnie du chemin de fer, avec son principal ingénieur, VUIGNER, et son secrétaire général, BOSSANGE, les études les plus approfondies sur les problèmes qu'elle aura à résoudre. On voit ensuite, parmi les membres de la compagnie HAINGUERLOT, des noms très connus dans l'industrie : ceux de Claude ARNOUX et de Vincent DUBOCHET, par exemple. Le monde de la finance y est représenté par le duc DE GALLIÉRA, l'industrie locale par le maître de forges DE WENDEL, qui était en même temps administrateur de la compagnie franco-sarroise soumissionnaire de l'embranchement de Sarrebrück. La Moselle y compte, en outre, un ancien receveur du département, le baron DE SAINT-ALBIN. La compagnie comportait

(1) 1557 à 1560. (Pour l'identification des renvois, consulter le Nota qui figure en tête de la table des matières.)

enfin une section anglaise composée de John EASTHOPE, membre du parlement, de A.-Levis GOWER, J. GUERNEY-HARE et Ch. MORRISON. Les banquiers de la compagnie étaient BARNETT HOARS and C^o, à Londres.

On s'en souvient sans doute, la compagnie MOLÉ, atteinte par le vote désagréable du 18 juin 1844, ne s'était pas dissoute. Une lettre du général DE CUBIÈRES, élu président de la compagnie à la suite de la démission du comte MOLÉ, informait en date du 4 août 1844 (1) les actionnaires que, malgré les démissions qu'on a dites, le plus grand nombre des souscripteurs des deux fractions du capital avaient décidé de proroger leurs engagements jusqu'au mois d'août 1845. Cette lettre rendait compte de la séance qu'avait tenue le 12 juillet précédent le conseil d'administration : au cours de cette séance, le comte MOLÉ et les autres parlementaires démissionnaires avaient pris congé de leurs collègues, « en exprimant le désir de les voir persévérer dans une entreprise éminemment utile et nationale qui, avaient-ils dit, aurait toujours pour elle leurs vœux et leurs sympathies ».

Le général DE CUBIÈRES communiquait en même temps la composition du nouveau conseil d'administration de la compagnie; la voici avec les titres de chacune des personnalités en cause :

lieutenant général DE CUBIÈRES, pair de France;
 BLACQUE-BELAIR, ancien député;
 DE LA BOUILLERIE, directeur de la Compagnie des assurances « La Providence »;
 Michel CHEVALIER, conseiller d'Etat, ingénieur en chef des Mines;
 Eugène CHEVANDIER, administrateur de la Compagnie des manufactures des glaces et verreries de Saint-Quirin, Cirey et Monthermé;
 J.-B. DUMAS, membre de l'Académie des Sciences;
 le baron D'HERVEY, intendant militaire;
 Edouard ROUX, avocat;
 Gérard WEST, administrateur des Messageries royales;
 Charles BARRY BALDWIN, membre du parlement, un des directeurs de la Banque d'Australie;
 Robert-William KENNARD, l'un des directeurs du chemin de fer du North Eastern;
 William THOMPSON, l'un des directeurs de la Banque d'Angleterre;

(1) 489.

Thomas-Mathias WEGUELIN, l'un des directeurs de la Banque d'Angleterre;

William SAMSON, chef de la maison BALARD et C^o, de Londres.

On aura noté les personnalités qui avaient concouru à la formation de ces deux sociétés. Leur exemple sera suivi, mais pas immédiatement, et les deux compagnies de l'EST et GAN-NERON (tel sera désormais, du nom de son banquier, le titre de l'ancienne compagnie MOLÉ) restèrent seules dans la lice pendant les cinq premiers mois de 1845.

CHEMIN DE FER DE PARIS A STRASBOURG AVEC EMBRANCHEMENTS SUR REIMS ET SUR SAARBRUCK.

CAPITAL SOCIAL : 450.000.000 DE FRANCS

Divisés en actions de 500 francs

LA MOITIÉ DU CAPITAL EST SOUSCRIT EN ANGLETERRE.

LA SOUSCRIPTION S'OUVRIRA A PARIS, LE 16 JUIN.

Chez MM. GENTIL et FOL, Banquiers, rue de Cléry, 15.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Constitué par acte passé devant M^{rs} HAILIG et BONNAIRE, Notaires à Paris

Comité Français.

MM. le baron AYMARD, lieutenant-général, G.^e pair de France, aide-de-camp du roi, président.

Comte FRIANT, C.^e général de brigade de la garde nationale, aide-du-camp du roi, vice-président

GABRIEL ISOT, président du Conseil d'administration du chemin de fer de Strasbourg à Bâle

FOL, de la maison de banque Gentil et Fol, administrateur du chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

JULES DAVID, négociant, administrateur du chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

SCHUTZEMBERGER, député du Bas-Rhin, maire de Strasbourg.

LAVALLEE, directeur-fondateur de l'Ecole centrale des Arts et Manufactures

MM. le Baron ALBERT DE DIETRICH, maître de forges

JOACHIM CLARY, propriétaire.

Secrétaire, J. M. MICARD, propriétaire.

Ingenieur français, AUGUSTE PERDONNET, ancien élève de l'Ecole polytechnique, professeur à l'Ecole centrale.

Comité Anglais.

HUMPHREY JOHN, esq., alderman de la ville de Londres, ancien lord-maire, membre du Parlement.

CARVER, EDWARD TURST, esq., administrateur du chemin de fer de Namur à Liège

LEAF, WILLIAM, esq., négociant.

PILCHER, JEREMIAH, esq., ancien shériff de Londres

CLIFT, JAMES, esq., administrateur de la Compagnie

d'assurance l'Argus

Ingenieur anglais, JOHN BRAITHWAITE, esq.

Banquiers de la Société :

A Paris, MM. Gentil et Fol, rue de Cléry, 15; à Londres, MM. Masterman, Peters, Mildred, Masterman et Comp

Agent de change de la Société : M. Louis Isot, rue Ménars, 9.

Fig. 1. — Annonce dans le *Journal des Chemins de Fer* de la compagnie Aymard.

Ce ne fut qu'à partir du dépôt du projet de loi que de nouvelles compagnies se formèrent, et l'engouement fut tel qu'on n'en compta pas moins de dix au milieu de l'automne. Comme pour les deux premières compagnies, on verra figurer dans leurs conseils d'administration les noms les plus représentatifs de l'aristocratie, de la science, du commerce et de la finance du temps.

Une première société (fig. 1) prit le nom de son président, le baron AYMARD, lieutenant général, pair de France. Elle était visiblement issue de la conjonction des intérêts alsa-

ciens (1) : sorte de filiale de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, on y trouvait, à côté du comte FRIANT, son vice-président,

Gabriel ISOT, président de la Compagnie de Strasbourg à Bâle;

FOL, administrateur de la Compagnie de Strasbourg à Bâle;

Jules DAVID, administrateur de la Compagnie de Strasbourg à Bâle;

LAVALLÉE, directeur-fondateur de l'Ecole Centrale;

le baron Albert DE DIÉTRICH, maître de forges;

le comte Joachim CLARY;

SCHUTZENBERGER, maire de Strasbourg.

Elle s'appuyait sur l'éminent concours technique d'Auguste PERDONNET, alors professeur à l'Ecole Centrale.

Le comité anglais comprenait :

John HUMPHERY, aldermann de la ville de Londres, ancien lord-maire, membre du parlement;

Turst-Edward CARVER, administrateur du chemin de fer de Namur à Liège;

William LEAF;

Jeremiah PILCHER, ancien shérif de Londres;

James CLIF, administrateur de la Compagnie d'assurances l'« Argus ».

Le technicien anglais était John BRAITHWAITE.

En septembre, on annonça la formation d'une nouvelle compagnie sous la présidence du duc de CAUMONT-LAFORCE, pair de France (2).

A cette compagnie appartenaient :

le comte DE SÉGUR, pair de France;

ROUSSELLE jeune, ancien chef de la maison ROUSSELLE, oncle et neveu, et HAVARD;

ERAT-OUDET, administrateur des Messageries générales;

VIAL DE MACHURCIE, conseiller à la Cour des Comptes;

COUBAYON, entrepreneur de transport;

REYNIER, ancien maître de forges;

LIGERON, de la banque LIGERON, LAMBERT, OFFROY et Cie.

Le technicien du conseil d'administration était Alexandre CORRÉARD, homme plein d'idées, mais d'une activité un peu brouillonne.

Vers la même époque paraissait la publicité d'une cinquième compagnie ainsi composée (1) :

président : DE LA ROCHEFOUCAULD, duc DE DOUDEAUVILLE ;
membres : BAYARD DE LA VINGTRIE, ingénieur et administrateur du chemin de fer de Naples à Castellamare ;
marquis DE BELABRE, maître de forges ;
marquis DE BLAISSEL ;
BRUNET, consul général du Texas ;
BRUNTON (John), administrateur de la Compagnie française du Gaz ;
comte T. DE CHABRILLAN ;
CHAPELLE, ingénieur mécanicien, président du Comité des constructeurs ;
GALLOIS, ancien juge au Tribunal de commerce de la Seine ;
HUTIN,
marquis DE LAFRESSANGE, député ;
MARCOTTE-GENLIS, receveur général des Ardennes ;
baron A. TRAVOT, ancien élève de l'Ecole Polytechnique ;
Sir Richard JENKINS, directeur de la Compagnie des Indes Orientales.

En octobre se formèrent deux autres compagnies : l'une sous la présidence de l'amiral DE HELL, député de Strasbourg (2), l'autre sous celle du vice-amiral ARNOUS, ancien gouverneur de la Guadeloupe.

La première se composait :

du général comte FERNIG, vice-président ;
du lieutenant-général comte COLBERT, pair de France ;
du comte D'AUTERIVE, député ;
de JOLLIVET, député ;
A. ROUX, membre du Conseil supérieur du Commerce ;
P. PILLET, administrateur de la Compagnie française du gaz ;
S. DE ROUVILLE, banquier ;
John HEGAN, négociant ;
E. BLANC, de BLANC et Cie, entrepreneurs de roulage, propriétaires de lignes de roulage accéléré sur les routes de l'Est ;

(1) 601. — (2) 607.

DAUMESNIL, de TESNIÈRE, DAUMESNIL et RAVEL,
entrepreneurs de roulage;
Henri DE HEIM et Cie, entrepreneurs de roulage, pro-
priétaires d'un service de roulage accéléré sur
Strasbourg.

La seconde comprenait :

le comte DE CASTELLANE,
PAVIE, de la maison PAVIE-BLONDEL et Cie, banquiers
à Paris;
DUBOS, banquier à Rouen;
le comte DE FÉRAUDY, lieutenant-colonel du Génie,
ancien membre du Conseil des Travaux publics;
WERLÉ, de la maison Veuve CLIQUOT, à Reims;
le baron TAYLOR;
ZHENDRE, maître de poste à Saint-Denis;
DE RAOUL;
MALACHY-DALY, banquier à Paris;
DARANCOURT, banquier à Paris;
N.-F. DUVAL, administrateur-gérant des messageries
« les Jumelles »;
J.-J. ROUTOURE, administrateur-gérant des messa-
geries « les Jumelles ».

Une huitième compagnie comprenait les noms ci-après (1) :

ODIOT, orfèvre du roi;
Baron LÉON DE VAUX, maître des requêtes au Conseil
d'Etat;
PILLET, aîné, ancien membre du Tribunal de com-
merce de la Seine;
GUÉRIN, membre du Tribunal de commerce d'Amiens;
ROBILLARD, de la maison ROBILLARD-GLOT et DOM-
MARTIN, maire adjoint du 6^e arrondissement;
TALANDIER, banquier à Paris;
DOLLFUS-MIEG, manufacturier à Mulhouse;
Germain HALPHEN, membre du Tribunal de commerce
de Paris.

La plupart des membres de cette compagnie avaient fait
partie d'une compagnie précédemment soumissionnaire de
la ligne du Nord, sous le nom de compagnie ROSAMEL.

Le lieutenant général, comte DE MONTHION, pair de
France, était à la tête d'une neuvième compagnie composée (2) :
du comte Anatole DE MONTESQUIOU, pair de France;

(1) 609. — (2) 574.

du comte Alexis DE SAINT-PRIEST, pair de France;
 de CROISSANT, député de la Meurthe;
 CHAMPANHET, député;
 HUSSON, colonel de la 6^e légion, membre du Conseil
 général de la Seine;
 SAINT-ELME-PETIT, ancien élève de l'Ecole Polytech-
 nique;
 Jules BECHET, aîné, banquier;
 du comte DE LA ROCHE-POUCHIN, maréchal de
 camp.

Etaient administrateurs honoraires de cette société :

Juste DE NOAILLES, duc DE POIX;
 le lieutenant général comte DE LA GRANGE, pair de
 France;
 HERVÉ, conseiller à la Cour de Cassation;
 Jules LEFEBVRE;
 le comte DE SINGLY;
 le contre-amiral DE HELL, préfet maritime de Cherbourg,
 député du Bas-Rhin;
 DENIS, député du Var;
 le comte GRZYMALA, fondateur de l'entrepôt général du
 commerce;
 Gabriel HEIM, gérant de l'entrepôt général du com-
 merce.

Les administrateurs anglais étaient :

George-Alexandre HAMILTON, membre du parlement,
 président du chemin de fer de Dublin à Drogheda
 et vice-président du chemin de fer de jonction de
 Dublin à Belfast;
 l'honorable R. HOWE BROWNE, président du chemin
 de fer de Manchester à Birmingham et de la jonction
 du pays de Galles;
 Sir George RICH;
 colonel James GRANT;
 capitaine Thomas DICKINSON;
 Auguste W. HILLARY, esq.;
 George P. IRWING, esq.;
 George BROWN;
 THOMAS C. HAWELLON, esq.

Enfin, en dernière limite d'heure on annonça la formation
 d'une dixième compagnie sous la présidence du général

comte d'ANTHOUD, pair de France. Cette compagnie était composée de la façon suivante (1) :

général du Génie JUCHEREAU DE SAINT-DENIS, ancien ambassadeur de France;
général d'Artillerie MARION, ancien directeur général des Fonderies royales de l'Artillerie;
Don JOSÉ ELLAURI, ministre plénipotentiaire en France et à Londres;
BÉNÈT, constructeur de machines à vapeur;
le marquis d'ARGENT, ancien élève de l'Ecole Polytechnique;
COUGE fils }
BLÉMONT } entrepreneurs de roulage.
BONAFoux-MARCHANDISE }
A. MATHIEU }
DARRU, ingénieur civil. . . }

Cette compagnie arrivait très tard. D'autre part, son président avait déjà subi un échec en septembre à l'occasion de la concession du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux : la compagnie qu'il avait présidée avait été exclue de l'adjudication par la commission chargée d'examiner les listes de souscriptions des compagnies qui se présentaient.

Pour résumer, dix compagnies s'offraient pour la soumission du chemin de fer de Strasbourg :

la compagnie GANNERON;
la compagnie de l'Est;
la compagnie AYMARD, dite GENTIL et FOL, du nom de ses banquiers;
la compagnie CAUMONT-LAFORCE, dite aussi compagnie des ingénieurs;
la compagnie DOUDEAUVILLE;
la compagnie amiral DE HELL;
la compagnie amiral ARNOUS;
la compagnie ODIOT;
la compagnie DE MONTHION, dite compagnie BÉCHET;
la compagnie d'ANTHOUD.

A ces dix compagnies s'ajoutait une compagnie formée par les maîtres de poste (1) pour la soumission de différentes lignes de chemins de fer, mais qui ne prit aucun rôle dans l'adjudication de celle de Strasbourg (fig. 2).

Ce nombre était tout à fait excessif eu égard aux capacités

(1) 613.

du marché financier. On a vu que la participation de la compagnie adjudicataire à la construction était évaluée à 125.000.000 de francs. Les trois compagnies amiral DE HELL, amiral ARNOUS et ODIOT fusionnèrent, mais les huit compagnies restantes réunissaient encore 1.005.000.000 de francs, somme hors de proportion avec la dépense réelle à effectuer. Les cautionnements totaux eux-mêmes à verser avant l'adjudication dépassaient 100.000.000 de francs, soit plus d'un milliard de notre monnaie.

Cette même situation se reproduisait pour chaque ligne en projet : sur les autres chemins en instance d'adjudication, Tours à Nantes, Creil à St-Quentin, Paris à Lyon, Lyon à Avignon, il y avait respectivement en concurrence six, cinq, onze et six compagnies. Pour une dépense totale de 500.000.000 de francs, trente-neuf compagnies étaient constituées au capital de plus de 4.000.000.000 de francs, sur lesquels 400.000.000 devaient être effectivement versés avant l'adjudication : immo-

COMPAGNIE DES MAÎTRES DE POSTE.

SOUSCRIPTION POUR LES CHEMINS DE FER VOIES OU AVOIR PAR LES CHAMBRES.

1^{re} Compagnie de CREIL à SAINT-QUENTIN. — Capital social, 35,000,000 | 4^{re} Compagnie de TOURS à NANTES. — Capital social : 35,000,000
2^{de} Compagnie de PARIS à STRASBOURG. — Capital social : 125,000,000 | 5^{de} Compagnie de LYON à AVIGNON. — Capital social : 110,000,000
3^{de} Compagnie de PARIS à LYON. — Capital social : 280,000,000

Chaque compagnie aura son conseil distinct dans lequel entreront au moins dix de MM. les maîtres de poste. — Les noms des membres du conseil des différentes Compagnies seront publiés dans le cours de la semaine, ainsi que les noms des banquiers. — Une partie des actions est réservée à MM. les maîtres de poste sur toutes les lignes adjudicées ou concédées à la société; le personnel sera composé de préférence de MM. les maîtres de poste, messagistes, postillons et autres personnes dépossédées. — Les souscriptions seront ouvertes MERCREDI prochain pour les chemins : 1^{er} de Creil à Saint-Quentin ; 2^{de} de Paris à Strasbourg ; 3^{de} de Paris à Lyon ; 4^{de} de Tours à Nantes ; 5^{de} de Lyon à Avignon.

S'adresser au siège des diverses Compagnies, rue Grange-Butelière, n. 9.

Fig. 2. — Annonce de la compagnie des Maîtres de Poste (d'après le *Journal des Chemins de fer*).

bilisation stérile de capitaux qui déterminait un encombrement grave du marché.

Ajoutez à cela tous les caprices, toutes les excitations de la spéculation : s'il avait donc été nécessaire, à la fin de la session parlementaire, de reculer l'époque des adjudications suffisamment pour permettre à la concurrence de se manifester, il devenait à l'automne absolument urgent de leur assigner des dates aussi prochaines que possible. Celle de la ligne de Strasbourg fut arrêtée par le ministre au même jour que celle du chemin de fer de Tours à Nantes compris dans la même loi : le 25 novembre.

Pour se conformer aux prescriptions de la décision qui avait fixé cette date, les compagnies avaient à déposer au

ministère des Travaux publics, avant le 14 octobre, avec les pièces justificatives de leur capital social, leur demande d'admission; ces demandes devaient être soumises, suivant la règle admise, à l'examen préalable de la commission devant laquelle avaient lieu les adjudications, et qui, présidée par le comte D'ARGOUT, pair de France, gouverneur de la Banque de France, était composée des personnalités suivantes :

le sous-gouverneur de la Banque de France, VERNES;
le président de la Chambre de commerce de Paris,
AUBÉ;
le directeur du Mouvement général des Fonds, MONTANIER;
un membre de la Chambre de commerce, LÉBOBE;
deux inspecteurs généraux des Ponts et chaussées,
FÈVRE et KERMAINGANT;
un inspecteur général des Mines, MIGNERON;
avec le chef de la division des chemins de fer au
ministère des Travaux publics, DE BOUREUILLE,
comme secrétaire.

Des délibérations de cette commission devait sortir la liste définitive des sociétés admises à concourir à l'adjudication.

Cependant, tandis que se développaient les opérations de la commission, des bruits coururent sur la fusion imminente de certaines des compagnies concurrentes. Déjà les compagnies ODIOT, ARNOUS, DE HELL s'étaient réunies : en réalité, c'était une coalition plus large encore qui se préparait. On n'a pu trouver aucun renseignement précis sur la marche que suivirent les négociations : l'opération était rendue difficile par le grand nombre des soumissionnaires; mais certains souscripteurs étaient communs à plusieurs compagnies : pour ceux-ci, il était évident que l'adjudication allait être d'autant plus onéreuse que le nombre des compagnies concurrentes serait plus grand. D'autre part, le maintien de la concurrence devait avoir pour résultat d'écarter de la concession la plus grosse partie des autres souscripteurs, alors qu'une équitable répartition des actions au sein d'une société unique ferait bénéficier chacune des compagnies formées des avantages de la concession. Parmi les souscripteurs communs, il suffisait donc qu'il s'en trouvât quelques-uns qui eussent la puissance nécessaire pour exercer la pression voulue sur les divers intérêts en présence. Précisément, les grandes compagnies de messageries étaient présentes dans trois conseils

d'administration, celui de la compagnie GANNERON, celui de la compagnie de l'Est et celui de la compagnie CAUMONT-LAFORCE, et sans doute intéressées dans d'autres, et la maison ROTHSCHILD tenait en sous-main une forte partie des souscriptions. Leur entente fut le facteur déterminant de la fusion.

Aux dires d'un article du 14 novembre du *National*, la négociation aurait été conduite par l'intermédiaire de la compagnie de l'Est sous le couvert de laquelle la banque ROTHSCHILD aurait agi. Les Messageries négocièrent par les compagnies « GANNERON », de « l'Est » et « CAUMONT-LAFORCE ». Le principal adversaire à vaincre aurait été, toujours d'après le *National*, la compagnie GENTIL et FOL qui offrait techniquement les plus hautes garanties, qui avait derrière elle la compagnie de Strasbourg à Bâle, et qui, avec raison, prétendait être en mesure de se présenter seule à l'adjudication : cette compagnie aurait contraint la maison ROTHSCHILD à se démasquer. Tout ceci demeure, d'ailleurs, très obscur. Les négociations, laborieusement poursuivies depuis la fin d'octobre, aboutirent à une solution le 14 novembre : la fusion réunit les compagnies GANNERON, HAINGUERLOT, GENTIL et FOL, BÉCHET, ODIOT-DE HELL-ARNOUS, LA ROCHEFOUCAULD-DOUDEAUVILLE, CAUMONT-LAFORCE, auxquelles s'adjoignit nommément, comme on l'a dit, la maison ROTHSCHILD.

Le traité signé entre ces différentes parties prenantes répartit le capital social de 125 millions de la nouvelle compagnie (250.000 actions de 500 francs) de la façon suivante :

compagnie GANNERON	50.000	actions (1).
» HAINGUERLOT	50.000	—
» GENTIL et FOL	50.000	—
maison DE ROTHSCHILD	25.000	— (2).
compagnie BÉCHET	20.000	—
» ODIOT-ARNOUS-DE HELL ..	30.000	— (2).
» DOUDEAUVILLE	12.500	— (1).
» CAUMONT-LAFORCE	12.500	—

Total général.. 250.000 actions.

On désigna comme premiers administrateurs de la compagnie fusionnaire :

le lieutenant général DESPANS DE CUBIÈRES, pair de France, président;

(1) La compagnie DOUDEAUVILLE ne prit que 12.491 actions et les 9 autres furent ajoutées aux 50.000 de la compagnie GANNERON.

(2) La banque ROTHSCHILD ne prit que 22.000 actions et la fusion ODIOT obtint 33.000.

BAIGNÈRES, administrateur des Messageries générales;
BLACQUE-BELAIR;
CHEVANDIER;
Vincent DUBOCHET;
J.-B. DUMAS;
FOL, banquier;
le duc DE GALLIÉRA;
HAINGUERLOT;
le baron D'HERVEY;
MARCUARD, banquier;
DE PELLAPRA;
James DE ROTHSCHILD, banquier de la compagnie;
ROUX;
TOUCHARD, administrateur des Messageries royales;
Claude ARNOUX.

Il fut entendu, d'ailleurs, que cette première liste serait complétée en puisant dans chaque compagnie fusionnée suivant une proportion qu'on détermina.

Restait la compagnie D'ANTHOUD. La commission l'évinça. « Cette compagnie — on cite le *National* qui n'était pas suspect — n'avait en effet rien de sérieux; ses listes bâclées à la hâte *in extremis* ne présentaient que des soumissions sans valeur, et elle n'avait pu réunir qu'un capital réduit. En repoussant ce mauvais semblant de compagnie, concluait le *National*, le ministre a donc exercé son devoir ».

La fusion excita la colère des journaux de la gauche : elle ruinait à l'avance, dirent-ils, l'effet de la concurrence. En fait, le système équivalait en effet à une adjudication de gré à gré, sauf le piquant de la détermination de la durée de la concession que la compagnie devait fixer au-dessous du terme assigné de son côté par le ministre dans un billet cacheté : c'était une charade à résoudre. Le conseil d'administration avait, de par les statuts de la fusion, le mandat voulu à cet effet : il évita d'ailleurs de l'exercer lui-même, se jugeant en trop nombreux comité; il délégua ses pouvoirs à une commission composée de cinq de ses membres : ROTHSCHILD, CUBIÈRES, PELLAPRA, GALLIÉRA et BLACQUE-BELAIR (1).

Le cautionnement de 12.500.000 francs fut versé par la maison DE ROTHSCHILD, le 24 novembre, à la Caisse des Dépôts et Consignations; il se composait de (2) : en espèces, 1.256.875 francs; 241.725 francs de rentes 3 %, à 75 francs : 6.043.125 francs; 260.000 francs de rentes 5 %, au pair : 5.200.000 francs;

(1) VII, Ba, A, 3. — (2) VII, Bc, D, 14.



Hossain, éditeur. 21 quai Voltaire

L. M. Arégoire • Doreur Paris

g^{ral} Cubières

Fig. 3. — Général Despans de Cubières, 1^{er} président de la Compagnie de Strasbourg.
(d'après une lithographie de l'époque).

le cautionnement de la compagnie était donc composé, pour la majeure partie, de rentes sur l'État.

L'adjudication eut lieu le 25 novembre au ministère des Travaux publics (1) sous la présidence du ministre DUMON, assisté du sous-secrétaire d'état LEGRAND et des membres de la commission. Elle fut précédée, comme l'avait prescrit l'arrêté ministériel, de celle du chemin de fer de Tours à Nantes. L'adjudication du chemin de fer de l'Est eut lieu dans la plus grande animation : toutes les notabilités du monde et de la finance se pressaient dans la salle ; le général DE CUBIÈRES eut quelque peine à parvenir jusqu'au bureau. Le ministre ouvrit d'abord son propre billet, puis celui de l'unique compagnie qui se présentait : le rabais en était de un an et soixante-dix-neuf jours sur le maximum légal. Comment avait été calculé ce chiffre bizarre ? C'est un mystère qu'on n'a pas résolu ; quoi qu'il en soit, la durée du bail ainsi ramenée à quarante-trois ans deux cent quatre-vingt-six jours demeurerait inférieure au chiffre fixé par le ministre ; l'adjudication fut prononcée sous la réserve de style qu'elle serait homologuée par une ordonnance royale.

Cette ordonnance fut signée le surlendemain 27 novembre 1845.

La ligne de Paris à la frontière d'Allemagne était dotée d'une compagnie.

(1) 622.

CHAPITRE II

LA FONDATION : L'ORGANISATION STATUTAIRE

Dans ce second chapitre, la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg, en quelque sorte fictivement adjudicataire de la concession qu'elle aura à exploiter, va se constituer matériellement. Cette réalisation, on va l'examiner sous ses trois aspects : formelle dans son code, efficiente dans son organisation pratique, humaine dans ses hommes.

1° — LA CONSTITUTION.

L'adjudication avait eu beau avoir été prononcée, la Compagnie n'en existait pas plus pour cela. L'amodiation avait été faite au nom d'un groupe d'individus, simple agrégat sans consistance juridique. Sans doute y avait-il des garanties que la société qu'ils constituaient en puissance existerait, garanties consacrées par des souscriptions à un capital commun ; mais ces souscriptions ne formaient encore qu'un essaim d'individualités auquel ne correspondait pas la notion supérieure de personnalité sociale. Cette personnalité ne pouvait être consacrée que par un lien, une constitution, des statuts, pour définir les pouvoirs de la société, leurs attributions, leurs relations réciproques, leur durée et leur terme ; et il fallait encore que ces statuts fussent approuvés par un règlement d'administration publique, c'est-à-dire par une ordonnance royale, le Conseil d'Etat entendu.

Ils étaient d'ailleurs à l'état de projet dans l'acte du 14 novembre d'où était sortie la société soumissionnaire : on les avait calqués sur le modèle de ceux dont la Compagnie du Nord avait antérieurement obtenu l'approbation ; mais un article 61 réservait aux seize administrateurs statutaires le pouvoir de consentir les amendements demandés par le gouvernement. A leur tour ces administrateurs délèguèrent leurs pouvoirs à une commission de cinq membres composée du

général DE CUBIÈRES, du duc DE GALLIÉRA, de PELLAPRA, BLACQUE-BELAIR et DUBOCHET.

On négocia quinze jours : le Conseil d'Etat et la Compagnie ne purent se mettre d'accord sur l'article 44. Cet article prévoyait, comme on le verra, la répartition des produits de l'exploitation des sections du chemin de fer terminées avant l'achèvement complet de la ligne. Les statuts originels, à l'instar du texte des statuts des compagnies du Nord et d'Orléans à Bordeaux, portaient que les trois quarts de ce produit — le capital social étant indemnisé des prélèvements subis pendant les travaux pour le service des intérêts aux actions — seraient distribués aux actionnaires dès que les trois quarts du chemin de fer seraient achevés. Les délégués de la Compagnie, faisant état de ce que les frais entraînés par l'obligation de rémunérer le capital social pendant la durée des travaux avaient été prévus dans les devis, demandèrent que cette disposition fût supprimée, et que, seul, subsistât le paragraphe fixant à 4 % l'intérêt dû aux parties successivement versées du capital, de telle sorte que l'on fût en mesure de distribuer un dividende dès l'apparition de bénéfices d'exploitation (1). Non seulement le Conseil d'Etat n'admit pas cette thèse, mais encore il réduisit à la moitié seulement du bénéfice d'exploitation la part des produits susceptibles d'être distribuée aux actionnaires après restitution au capital des intérêts prélevés pendant la construction. La Compagnie fit appel au conseil des Ministres, mais sans succès : elle dut se soumettre.

Les statuts définitifs comprenaient huit titres :

Titre premier : constitution de la société, objet, dénomination, domicile et durée.

Titre II : concession.

Titre III : fonds social, actions.

Titre IV : conseil d'administration, assemblée générale des actionnaires.

Titre V : comptes annuels, intérêts, dividendes, fonds de réserve, amortissement.

Titre VI : dispositions générales, modifications, liquidation.

Titre VII : contestations.

Titre VIII : dispositions transitoires.

On rangera les dispositions incluses dans ces huit titres en trois paragraphes :

(1) VII, Ba, A, 15.

- 1° la constitution de la société et le fonds social;
- 2° l'organisation de la Compagnie;
- 3° l'établissement des comptes.

La société était formée au capital social de 125 millions de francs divisé en deux cent cinquante mille actions de 500 francs entre les souscripteurs suivants :

H. GANNERON et Cie, banquiers	5.000 actions.
général DESPANS DE CUBIÈRES	4.000 —
Jean-Baptiste ROUX	4.009 —
BLACQUE-BELAIR	4.000 —
baron D'HERVEY	4.000 —
Eugène CHEVANDIER	4.000 —
DE PELLAPRA	5.000 —
marquis DE FERRARI, duc DE GALLIÈRA ..	8.000 —
HAINGUERLOT	4.000 —
Achille SEILLIÈRE	4.000 —
DE WENDEL, maître de forges	1.500 —
baron Michel DE SAINT-ALBIN	1.433 —
Vincent DUBOCHET	1.500 —
Jean-Claude ARNOUX, administrateur des Messageries générales	1.000 —
Jean GOLL et Fils, banquiers à Francfort- sur-le-Mein	2.900 —
Frédéric-Adolphe MARCUARD	4.000 —
DE ROTHSCHILD frères	14.000 —
DE LA ROCHEFOUCAULD, duc DE DOU- DEAUVILLE	500 —
François DURAND (banquier)	2.000 —
comte Théodore DE CHABRILLAN	1.000 —
John BRUNTON	500 —
Fortuné DE VERGÈS, ingénieur en chef des Ponts et chaussées	850 —
Armand-Joseph BAYARD DE LA VINGTRIE.	850 —
Louis GALLOIS	550 —
MARCOTTE-GENLIS, receveur général des Ardennes	600 —
marquis Auguste DE BLAISEL	500 —
HUTIN	300 —
Pierre BRUNET	500 —
ARDOUIN et Cie, banquiers	1.500 —
HUBBARD	1.000 —
<i>A reporter</i>	82.992 —

<i>Report</i>	82.992 actions.	
RICARDO, banquier	500	—
Marquis DE MORNAY	991	—
VERDEAU (OSSIAN)	350	—
frères SICHEL	3.000	—
duc de CAUMONT-LAFORCE	1.000	—
comte Henry-Raymond-Eugène DE SÉGUR.	1.000	—
Antoine-Michel ROUSSEL	3.000	—
Claude LIGERON, banquier	500	—
Etienne OFFROY, banquier	500	—
Charles-Joseph LAMBERT, banquiers	500	—
François-Pierre ERAT-OUDET	1.500	—
Gilbert COUBAYON, entrepreneur de trans- ports à Lyon	500	—
Antoine REYNIER	1.000	—
Augustin-Jacques DELACOURTIE, avoué ..	500	—
Veuve JANSE et BORDIER	2.500	—
GOUIN et Cie, banquiers	2.000	—
MALLET frères, banquiers	1.000	—
Auguste DASSIER, banquiers	1.000	—
THURNEYSSSEN et Cie, banquier	1.000	—
Charles ODIOT	1.500	—
Mathieu DOLFUS	1.000	—
Germain HALPHEN	1.000	—
André KOECHLIN	1.000	—
Léon GUÉRIN	1.000	—
Hilaire-Hippolyte TALANDIER	1.000	—
baron DE VAUX (du Cher)	1.000	—
PELLET aîné	1.000	—
Ambroise-Jacques ROBILLARD, commission- naire de roulage	1.000	—
Henri ETIENNE	1.500	—
Auguste-Louis DE LA CHAUME	1.500	—
le vice-amiral ARNOUS	1.000	—
baron TAYLOR	1.000	—
Jean-Jacques ROUTOURE, administrateur des messageries « Les Jumelles »	1.000	—
Auguste-Gustave PAVIE, banquier	1.000	—
Eugène DARANCOURT, banquier	1.500	—
MALACHY-DALY, banquier	1.500	—
Edmond DE RAOUL	1.000	—
PAVIE, BLONDEL et Cie, banquiers	1.500	—
<i>A reporter</i>	127 333	—

<i>Report</i>	127.333 actions.	
Pierre PILTÉ, administrateur de la Com- pagnie française du Gaz	1.000	—
ROUX	800	—
John HEGAN	800	—
comte d'HAUTERIVE	800	—
DE ROUVILLE, banquier.....	800	—
E. BLANC, entrepreneur de roulage	800	—
général comte DE FERNIG	700	—
Adolphe JOLLIVET, député	300	—
KOENIGSWARTER et Cie, banquiers	1.200	—
ALLEGRI et Cie, banquiers	500	—
RENARD frères, banquiers	1.000	—
SOCCARD-MAGNIER	2.000	—
Charles LEMARCHAND	3.000	—
François-MAGNIER	2.000	—
FLERSHEIM, banquier à Carlsruhe	600	—
SCHNAPPER frères, banquiers	600	—
Gabriel HEIM, commissionnaire de roulage.	600	—
Alexandre BERTEREAU	400	—
WOLODKOWICZ, receveur général d'Eure-et- Loire.....	500	—
DOLLFUS	2.000	—
Guillaume-Constant JOHNSTON	1.000	—
Eugène BRIAND	1.000	—
Ernest BÉCHET, banquier	2.000	—
Jules BÉCHET, aîné	1.600	—
Edouard TURST-TARVER, esq.	3.235	—
John HUMPHERY M. P. ald. de Londres...	4.000	—
JEREMIAH PILCHER	4.000	—
James CLIFT.....	4.000	—
VILLION LEAF	4.000	—
Nicolas MICARD, juge	500	—
lieutenant-général baron AYMARD	500	—
Jules DAVID	1.000	—
LAVALLEE, directeur de l'Ecole Centrale ..	1.000	—
PERDONNET	1.000	—
Joachim CLARY	1.000	—
J.-B. ALLEGRI et Cie, banquiers	1.500	—
KOENIGSWARTER et Cie, banquiers	1.000	—
FOULD et FOULD-OPPENHEIM, banquiers ..	15.000	—
LAFFITTE, BLOUNT et Cie, banquiers.....	3.000	—
<i>A reporter</i>	198.068	—

<i>Report</i>	198.068 actions.
DELAHANTE, BOYKETTE et Cie, banquiers .	1.000 —
Gabriel ISOT	1.000 —
GENTIL et FOL, banquiers.....	3.265 —
Alexandre Baignères	5.000 —
Thomas-Mathias WEGUELIN	3.572 —
BARRY BALDWIN M. P.	3.572 —
CROSTHWAITE, de Liverpool.....	3.571 —
William MACKENSIE.....	3.571 —
William THOMPSON M. P.	3.572 —
Robert-William KENNARD	3.571 —
William REED.....	3.571 —
Sir John EASTHOPE, baronnet M. P.	8.333 —
Charles MORRISON (1)	8.334 —
Total	250.000 actions.

Les souscripteurs désignés dans les statuts étaient les souscripteurs officiels de l'entreprise; moyennant le versement de 125 francs par action, ils devaient être munis de titres provisoires nominatifs. La Compagnie était garantie par eux, au défaut de leurs cessionnaires, du versement des cinq premiers dixièmes de chaque action souscrite (article 8). L'article 13 prévoyait que, libérés des cinq premiers dixièmes, les titres provisoires seraient échangés contre des titres définitifs au porteur, la possession d'une action emportant adhésion aux statuts de la société. Il était dit à l'article 10 que le conseil d'administration pourrait délivrer des titres nominatifs en échange des actions au porteur. Le premier versement était fixé à 125 francs; les appels de fonds ultérieurs devaient être annoncés, au moins un mois avant l'époque fixée pour le versement, dans deux des journaux d'annonces légales du département de la Seine (article 14). Le conseil d'administration pouvait d'ailleurs autoriser la libération anticipée des actions, mais seulement par voie de mesure générale applicable à toutes les actions, et moyennant un intérêt maximum de 3% (article 14).

(1) Il eut été intéressant de pouvoir déterminer l'origine des capitaux constitutifs du fonds social de la Compagnie. La liste ci-dessus ne saurait rien apporter de précis à cet égard. Elle ne donne en effet que des souscripteurs intermédiaires. D'où provenaient en particulier les fonds recueillis par les banquiers? Il n'est pas possible de le déduire : les recherches que l'on a effectuées dans les archives de la Compagnie des chemins de fer de l'Est n'ayant pas permis de retrouver les livres de la comptabilité des transferts de la Compagnie de Paris à Strasbourg. Si l'on s'en tient à la liste statutaire, les capitaux anglais ressortent à 61.002 actions, soit au total 30.500.000 francs, environ le quart du capital social. Le capital social compte visiblement aussi des capitaux allemands.

En cas de retard de versement par les actionnaires, l'intérêt était fixé à 5 % l'an à décompter par jour de retard. La Compagnie était protégée contre la défaillance définitive de ses actionnaires par le droit de mettre en vente leurs actions. Les porteurs de titres étaient eux-mêmes mis à l'abri d'abus possibles par l'obligation imposée à la Compagnie de publier les numéros des actions en retard dans les journaux d'annonces légales prévus à l'article 14; ce n'était que quinze jours après cet avis, et d'ailleurs sans autre acte de mise en demeure, que les actions étaient susceptibles d'être vendues sur duplicata à la Bourse de Paris par le ministère d'un agent de change pour compte et aux risques de leurs détenteurs, et sans préjudice de l'action personnelle ouverte à la société contre les retardataires. Il était précisé que les titres des actions ainsi vendues deviendraient nuls de plein droit et cesseraient d'être négociables.

En ce qui concernait l'organisation générale de la Compagnie, les statuts traitaient successivement du conseil d'administration et de l'assemblée générale.

L'article 17 disposait que la Compagnie devait être administrée par un conseil composé de trente-deux membres (trente-trois dans le texte primitif) réductible à vingt-cinq membres par décès ou démissions. Chaque administrateur devait être propriétaire de cent actions inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

Les statuts portaient que le conseil d'administration était nommé par l'assemblée générale, à l'exception du premier conseil dont la composition fut ainsi arrêtée : d'une part, vingt-deux membres (seize dans le texte primitif) désignés par les statuts pour le temps et la durée des travaux et deux années après leur achèvement (trois années aux termes des statuts originels), d'autre part, dix membres (dix-sept dans le texte primitif) à désigner par les membres statutaires (article 60), dont le mandat aux termes de l'article 19 eut d'ailleurs la même durée.

La liste des membres statutaires prévus par le traité de fusion a été donnée plus haut : les vingt-deux administrateurs désignés nommément par l'article 60 étaient les administrateurs compris sur cette liste complétés dans les conditions qu'on verra. Le renouvellement régulier du conseil était, dans les statuts originels, prévu à raison de cinq membres chaque année par tirage au sort, tout membre sortant pouvant être indéfiniment réélu (article 19). Le Conseil d'Etat modifia cette rédaction : après la période fixée plus haut pour la durée

des fonctions du premier conseil, cinq membres désignés par le sort devaient être renouvelés chaque année jusqu'à la quatrième année inclusivement. La cinquième année, les membres primitifs restants sortiraient de droit, et, quel qu'en fût le nombre, le cinquième renouvellement ne comprendrait que cinq administrateurs, afin de ramener le nombre des membres du conseil d'administration au chiffre de vingt-cinq.

Le conseil d'administration est revêtu du pouvoir de combler provisoirement à la majorité des membres restants les vacances en cours d'année, sauf la ratification de l'assemblée générale. La nomination de l'administrateur ainsi désigné ne peut valoir que pour la durée *restant encore à courir* du mandat de son prédécesseur (article 24).

L'article 20 prévoit la nomination annuelle d'un président et d'un vice-président. En cas d'absence simultanée du président et du vice-président, la présidence est exercée par un administrateur désigné par le conseil.

Le régime légal des délibérations du conseil se trouve fixé aux articles 21 et 22 : le conseil se réunit chaque fois que l'intérêt de la société l'exige, et au moins une fois par mois. La présence d'un minimum de sept administrateurs (cinq dans les statuts originels) est nécessaire à la validité des délibérations, et, dans ce cas, les décisions doivent être prises à l'unanimité; dans les autres cas, le conseil délibère à la majorité des membres présents; en cas de partage, la voix du président est prépondérante. En principe, les votes par procuration ne sont pas admis; toutefois, si deux membres dissidents sur une question demandent qu'elle soit ajournée jusqu'à ce que l'opinion d'un ou de plusieurs administrateurs absents soit connue, les statuts prévoient l'envoi à tous les administrateurs absents d'une copie ou extrait du procès-verbal, avec invitation de venir voter dans une prochaine réunion à jour fixe ou d'adresser par écrit leur opinion au président. Sur lecture donnée par celui-ci au conseil des opinions ainsi émises, la décision est prise à la majorité des membres présents. Mais cette procédure ne saurait s'appliquer au cas où elle serait susceptible d'ajourner l'accomplissement des obligations imposées par le cahier des charges. L'article 23 dispose que les délibérations du conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le président et deux des membres du conseil qui ont pris part à la délibération.

Les pouvoirs du conseil d'administration font l'objet des articles 25 et 26. L'article 25 dispose que le conseil d'admi-

nistration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la société. Une énumération de ces pouvoirs suit, sans avoir par suite de caractère limitatif. Ils ne sont restreints, d'une part, que par les pouvoirs propres à l'assemblée générale des actionnaires, à laquelle doivent être soumises toutes les questions susceptibles de modifier l'étendue des obligations de la Compagnie, telles qu'elles sont déterminées par la loi et les statuts; c'est-à-dire :

modification de la concession;

modification des statuts (l'article 61 des statuts originels, supprimé dans les statuts définitifs, donnait exceptionnellement tout pouvoir au conseil d'administration statutaire pour consentir toutes modifications aux statuts demandées par le gouvernement avant leur homologation).

Les pouvoirs du conseil sont limités également pour certaines questions réservées expressément à l'assemblée générale des actionnaires (article 26) :

les emprunts;

les conventions avec d'autres entreprises de chemins de fer;

les ventes et achats d'immeubles qui ne sont pas nécessaires à l'exploitation du chemin de fer.

Le conseil reçoit à l'article 27 la latitude de déléguer ses pouvoirs : soit pour une ou plusieurs questions déterminées par un mandat spécial; soit, d'une manière générale, à un comité de direction de sept membres pris dans son sein, et — addition du Conseil d'Etat — qui ne pourra délibérer qu'à la majorité de quatre membres.

L'assemblée générale des actionnaires se trouve définie à l'article 31 : elle se compose, dit cet article, de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions, nul ne pouvant représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale.

L'assemblée générale est convoquée par avis inséré un mois au moins avant la date de la réunion dans deux journaux d'annonces légales du département de la Seine. Cet avis doit mentionner l'objet de la réunion, si cet objet rentre dans les questions extraordinaires spécialement réservées à la compétence de l'assemblée (article 35).

L'assemblée générale régulièrement constituée représente l'universalité des actionnaires (article 30).

L'assemblée est régulièrement constituée quand les actionnaires sont au nombre de trente au moins et représentent au moins le vingtième du fonds social (article 31).

Ce quorum est porté au dixième du fonds social pour les délibérations relatives aux emprunts, et au cinquième du fonds social pour les délibérations intéressant la modification des statuts. Les délibérations sont prises à la majorité des membres présents, sauf dans les deux cas ci-dessus où la majorité doit réunir les deux tiers des membres présents et trente membres au moins. Quarante actions donnent droit à une voix, avec un maximum de dix voix par actionnaire. En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Dans le cas où les actionnaires réunis une première fois ne remplissent pas ces conditions de validité, il est procédé à une seconde convocation à vingt-cinq jours d'intervalle, mais le délai d'un mois entre la publication de l'avis et la réunion est réduit à vingt jours (article 32). L'assemblée délibère valablement, quel que soit le nombre des membres présents, mais uniquement sur les questions portées à l'ordre du jour de la première réunion.

La réunion annuelle de l'assemblée est fixée statutairement au mois d'avril. En outre, il est prévu des réunions extraordinaires (article 34).

L'assemblée est présidée par le président ou le vice-président, et, à leur défaut, par un administrateur désigné par le conseil; les deux plus forts actionnaires remplissent les fonctions de scrutateurs; le bureau désigne le secrétaire (article 37).

Les pouvoirs de l'assemblée sont limités. Elle entend et approuve les comptes. Elle délibère sur la proposition du conseil d'administration :

des emprunts et acquisitions ou aliénations d'immeubles qui ne sont pas nécessaires à l'exploitation du chemin de fer;

des questions de prolongements ou d'embranchements, de fusions ou de traités avec d'autres compagnies; de prolongation ou de renouvellement de concessions, de modifications ou additions aux statuts et notamment de l'augmentation du fonds social et de la prorogation de la société. Elle donne les pouvoirs nécessaires à cet effet. Elle nomme les administrateurs en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées, ou qu'il y a lieu de remplacer par suite de décès, démission ou autre cause. Elle prononce, sur la proposition du conseil d'administration, et, en se renfermant dans la limite des statuts, sur tous les intérêts de la société (article 41).

L'ensemble des organes statutaires de la compagnie fut complété, à partir de 1849, par une commission de vérification des comptes désignée par l'assemblée sur la proposition du conseil.

L'établissement et la ventilation des comptes font l'objet des articles 43 à 54 inclus : il faut distinguer entre la période de construction et la période d'exploitation.

Pendant la période de construction, jusqu'au jour où toutes les sections seront terminées et livrées à la circulation dans toute leur étendue, il est prévu que chaque action aura droit à un intérêt de 4% sur le montant des versements effectués, les versements anticipés ne pouvant d'ailleurs, comme on l'a vu, recevoir un intérêt de plus de 3%.

Le montant de ces intérêts sera, avant la mise en exploitation d'aucune des sections de la ligne, acquitté sur le produit des placements temporaires de fonds, et, au besoin, sur le capital social.

Lorsqu'une section sera ouverte à l'exploitation, le compte annuel des recettes et des dépenses de cette section sera arrêté et soumis à l'assemblée générale, et le produit net employé à servir les intérêts sur les fonds versés par les actionnaires, et à restituer au fonds social la portion du capital qui aurait été employée au service des intérêts.

L'excédent sera partagé en deux portions égales : l'une pour former un fonds de réserve; l'autre pour être distribuée aux actionnaires à titre de dividendes (cette dernière part devant être portée aux trois quarts quand le chemin tout entier de Paris à Strasbourg sera ouvert à la circulation) [article 44].

Après la mise en exploitation de toutes les sections de la ligne, il sera dressé chaque année un inventaire du passif et de l'actif de la société.

Les produits de l'entreprise serviront à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation du chemin, les frais d'administration, l'intérêt et l'amortissement des emprunts, etc.

Après paiement de ces charges, divers prélèvements étaient prescrits :

1° Une retenue destinée à constituer un fonds de réserve pour dépenses imprévues (5% au minimum du produit net), avec maximum de 2.000.000 de francs;

2° Une retenue de 7/8 % du capital social pour l'amortissement du capital social;

3° 4% du capital social pour constituer un fonds destiné à servir aux actions amorties et non amorties un premier dividende de 4% l'an.

Il était précisé que le surplus des produits annuels serait réparti également entre toutes les actions amorties et non amorties, sauf application du partage entre l'Etat et la Com-

pagnie de la portion des produits excédant 8% du capital dépensé (article 47).

L'amortissement des actions devait commencer (article 49) à compter de l'année qui suivrait la mise en exploitation de toutes les sections réunies. La désignation des actions à amortir aurait lieu au tirage au sort fait publiquement à Paris, chaque année, aux époques et suivant la forme à déterminer par le conseil.

Les actions de jouissance recevaient le droit à une part proportionnelle dans le partage des bénéfices, avec les mêmes droits que les actions non amorties pour les attributions relatives à l'administration et au vote aux assemblées.

Le dividende afférent aux actions amorties devait être versé au fonds d'amortissement.

Ces statuts étant définitivement établis, l'acte de société fut passé le 15 décembre devant M^{es} FOUCHER et DUCLOUX, notaires à Paris (1). L'ordonnance approbative était signée le 17 décembre suivant. Elle contenait, clause de style, une disposition suspensive en cas de violation ou de non exécution des statuts approuvés, et imposait à la Compagnie l'obligation de remettre tous les six mois un extrait de son état de situation au ministère de l'Agriculture et du Commerce, au préfet de Police, aux préfets des départements de la Seine, de Seine-et-Marne, de la Marne, de la Meuse, de la Meurthe, du Bas-Rhin, aux Chambres de commerce et aux greffes des tribunaux de Paris, Reims et Strasbourg.

La Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg avait désormais une existence officielle.

2^o — L'ORGANISATION.

Pour remplir son objet social, et aux termes mêmes de ses statuts, la Compagnie avait à compléter son conseil et à organiser sa direction. Elle avait enfin à établir et à délivrer leurs titres à ses actionnaires.

Aux termes de l'accord, le conseil d'administration devait être complété de la façon suivante : trois administrateurs à prendre dans la compagnie GENTIL et FOL ; trois dans la fusion ODIOT-amiral ARNOUS-amiral DE HELL ; un dans la compagnie BÉCHET ; un dans la compagnie DOUDEAUVILLE ; un dans la compagnie CAUMONT-LAFORCE ; deux à désigner par la maison ROTHSCHILD (2).

(1) 1561. — (2) VII, Ba, A, 4 et 5.

Les administrateurs proposés par chacune de ces compagnies et nommés par le conseil furent :

PERDONNET et CLARY pour la compagnie GENTIL et FOL ;
l'amiral ARNOUS, l'amiral DE HELL et DOLLFUS pour
la fusion ODIOT-DE HELL-ARNOUS ;
le général comte DE MONTHION pour la compagnie
BÉCHET ;
le duc DE DOUDEAUVILLE pour la compagnie DOUDEAU-
VILLE ;
le comte DE SÉGUR pour la compagnie CAUMONT-
LAFORCE ;
Alphonse de ROTHSCHILD et Léon FAUCHER pour la
maison ROTHSCHILD.

L'amiral DE HELL et le duc DE DOUDEAUVILLE n'acceptèrent pas leur nomination et ne furent pas remplacés par application de l'article 17 des statuts.

La désignation des administrateurs anglais souleva des difficultés entre les compagnies intéressées, et donna lieu à un incident. Deux thèses étaient en présence : l'une se prévalait des dispositions de l'article 60 des statuts aux termes duquel les administrateurs désignés dans cet article pouvaient se compléter jusqu'au nombre de trente-deux ; l'autre soutenait qu'en droit comme en fait, les administrateurs français s'étaient choisis eux-mêmes et qu'en conséquence, les administrateurs anglais devaient jouir du même droit. La question, venue une première fois en discussion devant le conseil le 21 novembre, fut ajournée. Le 3 décembre, après une discussion animée, le mode d'élection fut mis aux voix et le conseil, passant outre à l'avis des membres de l'ancienne compagnie GANNERON, décida que les administrateurs anglais seraient nommés par le conseil, conformément aux statuts (1).

Ce vote détermina une scission dans le conseil ; le président, général DE CUBIÈRES, appela à la présidence le doyen d'âge, PELLAPRÉ, et se retira avec les autres administrateurs de la compagnie GANNERON : BLACQUE-BELAIR, baron D'HERVEY, ROUX et CHEVANDIER.

Le conseil procéda sans désenparer à la désignation des administrateurs anglais. Les candidats étaient pour l'ancienne compagnie GANNERON :

WEGUELIN, BARRY BALDWIN, REED, CROSTHWAITE, THOMPSON, KENNARD, MACKENSIE ;

(1) VII, Ba, A, 15.

et pour l'ancienne compagnie de l'Est :

MORRISON, GOWER, HARE, Sir John EASTHOPE.

Trois membres devaient être choisis sur chaque liste ; on désigna :

THOMPSON, Sir John EASTHOPE, CROSTHWAITE, MORRISON, WEGUELIN, GOWER.

Les membres de la compagnie GANNERON saisirent le conseil d'une protestation et proposèrent de soumettre le litige à l'arbitrage d' « hommes honorablement choisis ». La demande d'arbitrage ayant été déclinée par le conseil, la compagnie GANNERON protesta par acte extrajudiciaire, et un tribunal arbitral fut constitué en la personne de trois personnalités agréées par les parties : LEOBE, DE VATIMÉNIL et PLÉ. Il donna gain de cause à la compagnie et la nomination des administrateurs anglais fut rendue définitive.

Le mode de direction était implicitement déterminé par l'article 27 (paragraphe 2) des statuts qui prévoyait que le conseil pourrait déléguer ses pouvoirs généraux à un comité de direction de sept de ses membres, lequel ne pourrait délibérer qu'à la majorité de quatre membres.

Cette dévolution des attributions directoriales ne s'était pas faite sans un examen approfondi.

Deux solutions pouvaient être adoptées pour la direction de la Compagnie : ou bien nommer un directeur unique en dehors des membres du conseil d'administration et responsable devant lui, fonction qu'un rapport intérieur de la Compagnie comparait d'une façon assez savoureuse à celle d'un doge en présence du conseil des Dix ; ou bien désigner un comité de direction pris par le conseil dans son sein et lui rendant compte, collègue que ce même rapport comparait à « un ministère émanant d'une chambre législative, mais à un ministère électif et temporaire, combinaison semblable, poursuivait ce rapport, à celle qui est adoptée pour le gouvernement intérieur des cantons suisses où il se partage en grand et petit conseils ».

Le système d'un directeur unique était celui qui avait été généralement adopté à l'origine des chemins de fer. Mais il s'agissait de petites lignes ; leur conseil d'administration était lui-même peu nombreux et formait en réalité un véritable comité.

Pour les lignes plus importantes, l'adoption de cette solution semblait devoir être de nature à gêner la responsabilité du conseil, et on l'estimait, par ailleurs, peu proportionnée aux forces d'un seul homme. Les cadres des compagnies

n'étaient pas fortement constitués comme ils le sont aujourd'hui : le personnel directeur était dans la nécessité d'agir par lui-même et dans une infinité de détails en l'absence d'une collaboration sûre. Le conseil de la Compagnie de Rouen, organisée à la mode anglaise, administrait directement la compagnie; mais l'absence des administrateurs anglais le réduisait à la proportion d'un simple comité. Le conseil de la Compagnie d'Orléans avait adopté la solution inverse et avait décidé tout d'abord d'administrer par commissions. Le résultat en avait été une division de l'autorité et un tiraillement dans l'administration du chemin de fer. On avait dû en venir au système d'un directeur unique, mais ce directeur, en raison de l'importance de ses attributions, devait se faire assister d'un conseil de chefs de divisions qui formait un véritable comité.

Aussi, lorsque la Compagnie du Nord fut fondée, Emile PEREIRE lui-même, qui avait pourtant assumé la fonction directoriale à la Compagnie de Saint-Germain, refusa de prendre pour lui seul un fardeau aussi lourd et se fit donner des collègues. La ligne étant à moitié construite, ce comité fut fixé à cinq membres. Cette solution s'était montrée à l'expérience satisfaisante, car elle joignait à une réelle unité d'impulsion, l'autorité du comité étant indivisible, une certaine division du travail. On l'avait donc introduite dans les statuts de la Compagnie de Strasbourg. Le comité de direction y fut seulement composé d'un nombre plus considérable de membres que celui du Nord, en raison du peu d'avancement du chemin de fer.

Le comité de direction fut nommé le 22 décembre (1); il comprit les administrateurs suivants :

DE PELLAPRA,
baron d'HERVEY,
HAINGUERLOT,
DUBOCHET,
Claude ARNOUX,
Léon FAUCHER,
BAIGNÈRES.

Sa composition ne changea que peu. En juillet 1846, Claude ARNOUX, démissionnaire, fut remplacé par PERDONNET que des considérations particulières que l'on aura l'occasion d'exposer avaient fait écarter en 1845. Le comité fut renou-

(1) VII, Ba, A, 26.

velé sans modification en décembre 1846. En avril 1847, le comte DE SÉGUR prenait la place de PELLAPRA. En décembre 1847, le comte DE SÉGUR, ayant été nommé président du conseil d'administration en remplacement du général DE CUBIÈRES, fut remplacé par le duc DE GALLIÈRA, vice-président. Le comité conserva la même composition au renouvellement de décembre. En 1848, Léon FAUCHER entrant à l'Assemblée nationale, reçut ROUX pour successeur.

Comme les statuts, le règlement du comité fut calqué sur celui du Nord. On y apporta seulement, fait d'ailleurs caractéristique, quelques modifications destinées à « laisser une plus large part à l'autorité du conseil et à entourer l'action du comité de plus de garanties (1). »

Conformément aux statuts, le comité de direction était composé de sept membres (article premier).

Le règlement disposait en outre que le comité serait présidé par le président du conseil ou, en son absence, par le vice-président; à leur défaut, par un administrateur désigné par le conseil.

La situation du vice-président au comité fera l'objet en 1847 d'une modification : d'après le règlement de 1846, le vice-président assistait aux séances du comité avec voix consultative. Il n'avait voix délibérative qu'aux séances qu'il présidait en l'absence du président.

En 1847, on posa la question de savoir si le président et le vice-président pouvaient faire partie du comité, question non résolue par le règlement. On décida que le président, étant appelé à représenter la Compagnie en toutes circonstances et à présider dans tous ses conseils, ne pouvait faire partie lui-même du comité, et assumer ainsi les charges supplémentaires de fonctions particulières. En ce qui concernait le vice-président dont les fonctions ne comportaient pas les mêmes obligations, on fut d'avis qu'il n'y avait, au contraire, que des avantages à ce qu'il fit partie du comité, et participât ainsi plus activement à la direction de la Compagnie : le vice-président entra donc au comité au nombre des sept membres prévus par les statuts (2).

Le comité était astreint à prendre ses décisions en séance et, conformément à l'article 37 des statuts, il devait délibérer à la majorité de quatre membres. Dans le cas où le président, en se joignant à la minorité, amènerait un partage égal de voix, une épreuve nouvelle était prescrite dans

(1) VII, Ba, 51. — (2) *Ibid.*, B, 174.

une prochaine séance; et, si le résultat en demeurait le même, la question devait être soumise au conseil.

Le secrétaire du conseil était chargé des mêmes fonctions auprès du comité.

On décida que le premier comité serait nommé pour un an. Après le renouvellement intégral intervenu à l'expiration de ce mandat et pour les trois premières années, le renouvellement fut prévu par fraction de deux membres sortant au tirage au sort, les renouvellements ultérieurs devant avoir lieu par ordre d'ancienneté, tout membre sortant pouvant être réélu.

Le conseil déléguait au comité les pouvoirs généraux qui lui étaient confiés par l'article 25 des statuts, sauf les questions suivantes :

1^o Nominations, révocations, traitements des conseils de la Compagnie, des ingénieurs principaux, du secrétaire du conseil, du caissier et de tous les employés ou agents autres que les ingénieurs dont le traitement serait de 3.000 francs et au-dessus;

2^o Fixation et modification des tarifs, les traités faits ou à faire avec d'autres compagnies ou avec des tiers;

3^o Projets d'organisation des ateliers de construction et de réparation, le système d'établissement du matériel, l'acquisition et la vente des propriétés non comprises dans l'exploitation;

4^o Tout marché dont l'importance excéderait la somme de 25.000 francs;

5^o Les appels de fonds, la convocation des assemblées générales, les comptes et les rapports à présenter aux assemblées.

L'article 9 du règlement disposait en outre qu'aucun traité n'engagerait la Compagnie s'il n'avait été délibéré dans le comité, et s'il n'était revêtu de la signature de quatre de ses membres.

L'organisation statutaire de la Compagnie ne pouvait être complète tant que n'aurait pas été opérée la délivrance des certificats nominatifs d'inscription (1).

La question était délicate : une note tendancieuse publiée dans la presse avait allégué, comme cause du retard avec lequel on prévoyait que les titres définitifs seraient délivrés, les tiraillements provoqués entre les compagnies de la fusion

(1) VII, Ba, A, 29, 36, 45, 46, 49.

par la désignation des membres du conseil. En réalité, ce retard fut dû à la fois à l'importance du travail matériel et à la complexité relative du problème juridique.

Au point de vue légal, les souscripteurs officiels du capital social étaient les cent vingt souscripteurs énumérés aux statuts. Ces souscripteurs étaient les seuls responsables devant la loi, et on a vu que leur garantie s'étendait — à défaut de leurs cessionnaires — au versement des cinq premiers dixièmes de chaque action.

Or, les souscripteurs officiels n'étaient en réalité, et pour la majeure part de leurs souscriptions, que des prête-noms. C'étaient, en général, les administrateurs des compagnies de la fusion. Les véritables souscripteurs étaient les détenteurs des promesses d'actions délivrées par chaque compagnie; c'étaient les souscripteurs dits originaux et c'était à eux qu'on avait à délivrer les certificats nominatifs d'inscription.

Deux méthodes se présentaient à cet égard : ou bien ne tenir compte que des engagements des souscripteurs officiels, en délivrant les certificats d'inscription sur des transferts signés par les souscripteurs des listes légales. Dans ce système, le souscripteur officiel se trouvait être garant; mais une disposition du transfert aurait porté que le cessionnaire acceptait le transfert, et se soumettait à toutes les obligations qu'imposait la souscription des actions à l'égard de la Compagnie. Le second système consistait à centraliser les opérations de toutes les compagnies fusionnées, en se substituant à chacune d'elles vis-à-vis de ses souscripteurs particuliers, et à faire reconnaître par ces derniers qu'ils restaient sous le poids des obligations contractées : cette déclaration des souscripteurs originels ne pouvait anéantir la garantie donnée au gouvernement par les souscripteurs officiels; mais elle maintenait, comme compensation, les engagements pris par les souscripteurs originels, engagements dont aucune réduction dans le nombre des actions souscrites n'avait pu les dégager.

C'est ce dernier système que l'on choisit; l'on arrêta une formule de récépissé :

Je soussigné _____ demeurant à _____ souscripteur
de _____ actions de la compagnie N[°] ____, déclare avoir reçu en
échange du titre délivré par cette compagnie sous le N[°] _____ un
certificat nominatif d'inscription de _____ actions de la compagnie
ajudicataire du chemin de fer de Paris à Strasbourg sous le N[°] _____
et m'oblige à raison des dites actions à toutes les clauses des statuts
homologués par ordonnance royale en date du 17 décembre 1845.

Cette procédure n'avait qu'un défaut : elle supposait la parfaite régularité des opérations de toutes les compagnies originelles.

Au début, tout alla bien. La Compagnie se fit remettre tous les registres à souches de toutes les compagnies originelles, pour vérifier les titres des porteurs de promesses d'actions.

Le 15 janvier, l'opération était terminée pour les compagnies GANNERON et de l'EST, CAUMONT-LAFORCE et GENTIL et FOL, mais on rencontrait de graves difficultés pour la compagnie LA ROCHEFOUCAULD-DOUDEAUVILLE; le 18 janvier, 12.500 titres étaient préparés; le 21 tous les certificats, au nombre de 13.000, étaient terminés et les écritures étaient passées; mais, le 27 janvier, au moment où on allait procéder à l'échange des titres — les avis étaient déjà parus dans la presse — on s'aperçut, dans la liquidation de plusieurs compagnies, d'irrégularités nombreuses qui n'étaient pas ressorties dans leurs livres. L'application de la procédure choisie était radicalement compromise. Il fallut en revenir au premier système : le système des transferts signés par chacun des souscripteurs officiels au profit de ses cessionnaires. Les cent vingt souscripteurs officiels furent inscrits au journal et au grand livre de la Compagnie. On tint rigoureusement la comptabilité des transferts (1) et la distribution des certificats nominatifs fut faite par chaque compagnie originelle entre ses souscripteurs, au domicile de son siège social particulier, par ses soins et à ses risques et périls.

Enfin le 5 février 1846, après deux mois d'attente, les actions de la Compagnie de Strasbourg étaient officiellement introduites en Bourse. Jusque là on n'avait, en effet, coté que les promesses d'actions.

3° — LES HOMMES.

On voudrait, sous ce vocable anonyme de *Compagnie*, ressusciter les hommes qu'en réalité il recouvrait : besoin difficile et par la dispersion des documents et par l'étendue des recherches. Dans le conseil, on aura noté, au passage, les ROTHSCHILD et les GALLIÉRA, financiers de vaste envergure et d'immenses combinaisons, les CUBIÈRES et les PELLAPRA, personnalités d'un autre ordre, trop célèbres par la fameuse

(1) C'est cette comptabilité qu'on n'a pu retrouver.

affaire où ils furent compromis avec ce TESTE qu'on a vu présider en 1841 à la grande œuvre de nos chemins de fer; le grand chimiste J.-B. DUMAS; CHEVANDIER DE VALDRÔME qui sera le ministre de l'Intérieur du ministère OLLIVIER. Puis des noms moins connus : encore un banquier, MARCUARD, d'origine suisse, associé aux destinées de la maison DE NEUFLIZE; Jean-Baptiste ROUX, FOL, BAINÈRES, TOUCHARD, le baron D'HERVEY, ancien intendant militaire, qui se spécialisera dans les questions comptables. On connaît déjà Tom HAINGUERLOT. Puis voici deux officiers généraux, l'amiral ARNOUS-DESSAULSAYES et le général DE MONTHION, un grand seigneur qui sera longtemps président de la Compagnie : le comte Eugène DE SÉGUR, dont la femme écrit ces récits qui enchanteront longtemps les générations enfantines. DOLLFUS-MIEG y représente les intérêts des filatures alsaciennes. Claude ARNOUX est surtout un inventeur; on l'a rencontré déjà au cours de cette histoire à propos du chemin de fer de Paris à Meaux; le système de voitures articulées qu'il a préconisé ne restera pas inédit : Claude ARNOUX réussira à le faire admettre sur la ligne de Sceaux. Il est encore l'auteur d'un ingénieux dispositif pour le transbordement des caisses des diligences. A Strasbourg, des erreurs d'appréciation le feront rapidement écarter de la conduite directe des affaires. Parmi les administrateurs anglais, ce sont deux des directeurs de la Banque d'Angleterre : THOMPSON et WEGUELIN.

Mais la tête de la Compagnie, là où se concentre surtout l'action directrice, est le groupe d'Auguste PERDONNET, de Vincent DUBOCHET et de Léon FAUCHER, triumvirat d'intelligences singulièrement diverses, mais également ordonnées.

Vincent DUBOCHET est un vaudois. C'est un « self made man ». Travailleur infatigable, il tient de son origine une très grande finesse d'esprit, un sens averti du possible et du réalisable. Il réunit à la fois la simplicité du cœur, l'expérience approfondie des hommes et des choses, une conscience droite et cette parfaite urbanité qui fait les grands seigneurs. Sous le règne suivant, ces belles qualités lui réserveront une grande place dans l'intimité du souverain. A la Compagnie, il apportera aussi bien ses talents de diplomate et ses qualités d'administrateur que ses vertus d'homme privé.

Léon FAUCHER a été surtout jusqu'ici un théoricien : théoricien de la politique au *Constitutionnel* et au *Courrier Français*, théoricien de l'économie politique à la *Revue des*

Deux-Mondes; LÉON FAUCHER fait partie de ce petit groupe d'hommes qui, autour de TOCQUEVILLE, et quoique conservateurs de tempérament, désirent plus d'air dans l'atmosphère politique. Il estime avec eux que le pays a besoin qu'on parle plus souvent à sa sensibilité et à son esprit. Le chemin de fer de Paris à Strasbourg est pour lui une occasion de se former à la pratique des affaires : il l'écrit lui-même à un de ses correspondants. A cette pratique d'ailleurs il s'initiera amplement parce que, quoiqu'il se défende d'en faire l'unique objet de son activité, il s'y adonnera avec toute l'ardeur et la conscience dont il est capable. Représentant dès 1846 au parlement l'arrondissement de Reims, il défendra fréquemment la cause du chemin de fer et de la Compagnie. Son expérience acquise le conduira en 1848 au gouvernement où, ministre des Travaux publics avant de devenir ministre de l'Intérieur, il aura l'occasion de donner sa mesure au cours d'une carrière trop tôt interrompue par un changement de régime auquel il ne se ralliera pas.

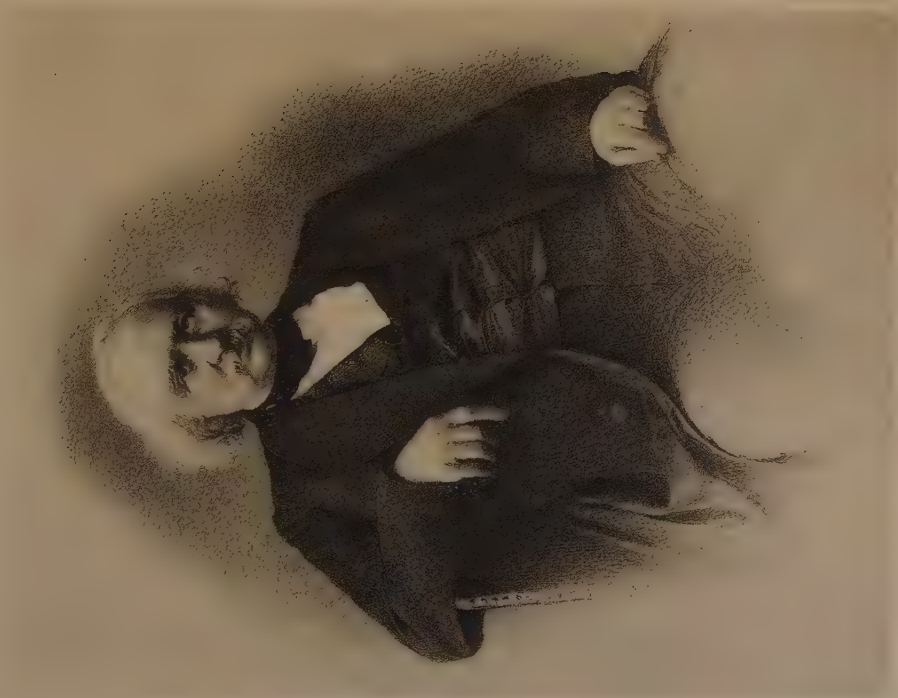
Voici Auguste PERDONNET enfin. PERDONNET, est une figure trop représentative et trop connue pour qu'on ait ici beaucoup à y insister. C'est le grand homme du conseil. Comme partout où il a passé, il marque son œuvre profondément de son empreinte. Il sera l'âme vivante et vibrante de la Compagnie. Il y portera l'action jusque dans ses moindres détails; il en soutiendra inlassablement l'effort, l'activité et en même temps la résistance. Il joindra à la sévérité du commandement cette connaissance de toutes les parties de l'œuvre qui la justifie et la rend féconde. Son autorité, très sûre d'elle, ira quelquefois jusqu'aux limites de l'autoritarisme, mais son sens de la mesure lui épargnera de les dépasser. On peut dire qu'il fera de la Compagnie de Strasbourg, et par le choix de son personnel, et par la perfection de ses travaux et de son exploitation, la compagnie modèle où de grands ingénieurs, les SAUVAGE et les JACQMIN, seront tout prêts à prendre l'héritage du maître. Polytechnicien lui-même, quoique polytechnicien d'un jour, PERDONNET a des préventions invétérées contre la formation de l'École. Il est surtout un adversaire de toujours des ingénieurs de l'Etat. Il a passé son jeune temps à polémiquer contre eux : vieux souvenirs de l'époque héroïque d'avant 1842. Mais cette prévention ne l'aveugle pas; il sait employer les services de ceux mêmes chez qui il appréhende des défauts qu'il considère comme organiques et sa méfiance instinctive contribue à la

sûreté de son choix. En PERDONNET, il faut saluer le créateur de toutes les traditions qui marquent encore à l'heure actuelle à la Compagnie de l'Est une place à part dans l'industrie ferroviaire française.

Le conseil de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg apparaît ainsi constitué par une élite. La diversité des orientations intellectuelles — considérez l'hellénisme d'un LÉON FAUCHER, traducteur de *Télémaque*; la souplesse d'un ROTHSCHILD ou d'un GALLIÉRA; la détermination d'un PERDONNET — lui assure des vues étendues et des aptitudes singulièrement disposées à l'intelligence des problèmes à résoudre. Mais cette diversité, au point où la culture individuelle de ces hommes est parvenue, ne porte pas à la dispersion ni au désordre. Elle aboutit au contraire à la compréhension mutuelle que garantit par ailleurs l'unité de l'éducation mondaine. Au bout de très peu de temps, l'atmosphère nécessaire à la perfection de l'administration est acquise. Cette atmosphère est, dès l'année suivante, sous la présidence d'un grand seigneur de naissance et de tempérament comme le comte DE SÉGUR, la plus solide tradition de la maison.



Le comte de SÉGUR



Auguste PERDONNET

CHAPITRE III

LA FONDATION : L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE

Les cadres statutaires étant constitués, il incombait au comité de direction de répartir ses attributions entre ses membres et de rassembler rapidement les collaborateurs nécessaires à sa tâche.

La division des attributions directoriales fut essentiellement rationnelle. Elle tint compte des trois ordres hiérarchiques à ménager dans tout édifice administratif : la direction, la comptabilité, l'exécution. En tête, la direction elle-même et ses services centralisateurs et d'archives; en second lieu, les services d'ordre assurant l'enregistrement et la comptabilité des obligations et créances, tant juridiques que financières, issues de l'activité de la direction supérieure; enfin, les services actifs par excellence : les services d'exécution ordonnés à la réalisation matérielle de l'objet social lui-même.

On institua donc trois divisions (1) : la première, chargée du secrétariat du comité de direction et du conseil d'administration, eut le budget général des services et l'ordonnancement des dépenses et on lui adjoignit l'économat; la seconde division reçut la comptabilité des finances, celle des transferts et le contentieux; la troisième, enfin, la direction des travaux, le matériel et les questions commerciales. Cette division était ainsi l'embryon des trois grands services qu'on rencontre à l'heure actuelle uniformément dans l'organisation intérieure des grands réseaux français : le service de l'exploitation, le service du matériel et de la traction et le service de la voie et des travaux; elle devra normalement éclater dès que les nécessités de l'exploitation se feront sentir.

Cette organisation reçut une légère retouche en 1847, au départ de PELLAPRA. On jugea plus commode de centraliser les services financiers, en détachant de la première division

(1) VII, B b, 5 janvier 1846.

le bureau de l'ordonnancement des dépenses pour le réunir à celui de la comptabilité et des transferts, dans le cadre de la deuxième division. Celle-ci abandonna le contentieux, qui vint s'insérer désormais dans les cadres du secrétariat général. Pour éviter que le mandatement et le paiement des dépenses se fissent sous les mêmes signatures, on décida que la deuxième signature des mandats serait donnée par un membre de la première division.

L'importance toute spéciale de la troisième section lui fit affecter trois membres du comité de direction, tandis que deux membres seulement du comité étaient placés à la tête de chacune des deux autres divisions. Le baron D'HERVEY et DUBOCHET rapportèrent les affaires de la première division; PELLAPRA et HAINGUERLOT celles de la seconde; Claude ARNOUX, LÉON FAUCHER et Alexandre Baignères celles de la troisième.

Chaque division reçut un chef de service pour centraliser ses opérations et travailler chaque jour avec les administrateurs. A la première, ce fut le secrétaire de la compagnie, avec, sous ses ordres, un chef de bureau pour l'économet; à la deuxième, un chef du contentieux dont le premier titulaire porta le nom de GUICHARD, et un chef de comptabilité qu'on ne désigna pas immédiatement. Par contre, on nomma un caissier (MARTIN SAINT-LÉON) et un chef de bureau des transferts (LAFONTINELLE). GUICHARD sera remplacé par QUÉTIL le 14 mars 1846.

Le secrétaire de la Compagnie était désigné implicitement, c'était Adolphe BOSSANGE, l'homme de confiance, le collaborateur de la première heure, au fait de toutes les délibérations et de toutes les négociations qui avaient précédé l'adjudication.

Adolphe BOSSANGE était le fils d'un éditeur renommé sous la Restauration qu'on voit figurer en second sur le premier *Producteur*, en 1825. Sociologue et auteur dramatique, Adolphe BOSSANGE réunissait toutes ces qualités de l'honnête homme qu'appréciaient si fort nos pères. La variété de ses dons lui assura la haute estime des membres de la Compagnie. Il avait d'abord accepté sans traitement les fonctions de secrétaire du conseil. Il n'avait voulu les poursuivre, la Compagnie une fois fondée, qu'avec des émoluments provisoirement réduits. C'était l'homme de la maison : désigné définitivement comme secrétaire de la Compagnie, il recevra en 1847 le titre de secrétaire général et sera, en fait, le premier directeur de la Compagnie.

La troisième division restait sans titulaire. C'est, qu'en la circonstance, il ne s'agissait plus de remplir des cadres administratifs, mais de pourvoir à un service actif pour lequel le choix des hommes est beaucoup plus important que la hiérarchie qu'ils remplissent. C'était toute la direction technique de la Compagnie qui était en jeu. L'affectation de trois membres du comité à cette division indiquait assez l'importance qu'on y attachait.

En tenant ses premières séances, le comité de direction n'avait-il aucune vue sur l'orientation à donner à l'organisation de cet important service? C'est *à priori* bien douteux. Il est difficile d'admettre que la question de la direction technique de la future compagnie n'ait pas été agitée au cours des pourparlers privés qui précédèrent, accompagnèrent ou suivirent la fusion. De nombreux indices tendent à prouver, à la lecture des documents de l'époque, que des échanges de vues avaient eu lieu à ce sujet, que peut-être même des promesses avaient été faites.

A quelle personnalité avait-on songé? Il semble bien que ce fût à PERDONNET auquel des pouvoirs étendus auraient été délégués sur toute la partie technique de l'administration du chemin de fer. Ce qui fortifie cette hypothèse, c'est la sorte de disgrâce où il semble d'abord tenu. Un des premiers ingénieurs de son temps, le technicien de qui la compagnie GENTIL et FOL avait tiré en grande partie sa force et son crédit, PERDONNET avait sa place marquée non seulement au conseil — il l'eut — mais aussi au comité. Les termes de déférence employés à son égard dans les documents intérieurs prouvent assez d'ailleurs, sous la plume de ses pairs, dans quelle haute considération ils le tenaient. Or, à la première élection, il est laissé à l'écart du comité. Mesure inexplicable si quelque puissant motif ne l'avait pas dictée d'autre part.

Les premières démarches du comité à peine constitué donnent la clef du mystère. On le voit ouvrir avec PERDONNET des conversations. Mais ce qu'il lui offre n'est pas cette délégation large dont on avait peut-être jeté les bases à l'époque de la fusion. Déjà, lors de l'élaboration du règlement du comité, le conseil s'était montré peu disposé à abandonner trop d'autorité à l'organe directeur. Le comité du chemin de fer de Strasbourg est très nettement moins indépendant que celui du Nord. Dès lors, ce qu'il peut offrir à PERDONNET est très loin d'équivaloir aux pouvoirs qu'on avait pu songer à lui déléguer. Le comité de direction serait resté chargé, sous le

contrôle vigilant du conseil, de la direction effective de l'entreprise. PERDONNET eût été, à côté de lui, avec le titre de conseil de la compagnie par exemple, le technicien « que le comité se serait fait un plaisir de consulter en toute circonstance ». Mais en lui attribuant ce rôle, le comité n'entendait pas accomplir plus « qu'un acte spontané de déférence » et surtout que cet acte pût être considéré « comme créant en la faveur de PERDONNET un droit » qui fût susceptible « d'entraver son action » à lui comité « et d'enchaîner ses responsabilités ». C'était vouloir mettre la lumière sous le boisseau : PERDONNET refusa. Il demeura quelques mois simple administrateur. Son absence montra, dans la question des fers, combien sa participation à la direction était désirable. Claude ARNOUX, plus ou moins responsable d'avoir en cette affaire engagé inconsidérément le conseil dans une aventure, lui laissa, au milieu de 1846, son siège au comité où PERDONNET, à la tête de la troisième division, assura désormais la direction prépondérante de la partie technique de l'entreprise.

Une des prétentions de PERDONNET, qui avait fait échouer la négociation, et il semble bien sa prétention essentielle, avait porté sur le choix de ses collaborateurs. Le comité dut se préoccuper seul de leur recrutement.

Il fallait d'abord un ingénieur pour le matériel. Le comité se trouva en face de plusieurs candidats. Mais un seul d'entre eux sembla réunir, par l'expérience acquise, les conditions voulues. Il s'agissait d'un ingénieur anglais nommé EDWARDS : Henry-Hinde EDWARDS, né à Plymouth en 1800, était le fils de cet Humphrey EDWARDS, qui, collaborateur et associé du célèbre mécanicien WOOLF, l'inventeur de la machine à double expansion, avait rétabli les fameux ateliers des frères PERIER à Chaillot sous la raison sociale PERIER-EDWARDS. Henry EDWARDS avait, à la mort de son père, en 1829, continué la direction de ces ateliers (1). Nul n'était plus au courant que cet ingénieur de tous les perfectionnements introduits dans la technique des moteurs à vapeur et de la traction. C'étaient là des titres importants. Ils entraînèrent le choix du comité et l'adhésion du conseil.

EDWARDS justifia pleinement la confiance qu'on avait mise dans son expérience et dans ses capacités ; il se révéla peut-être trop mécanicien et pas assez administrateur, et fut tenté, par nature, d'introduire dans le matériel des modifications plus ingénieuses que pratiques ; il perdit parfois de

(1) 28, II, 49.

vue les répercussions financières de ses inventions. Quand il s'agira — l'exploitation une fois ouverte — de diriger le service de la traction et d'en organiser les bases, il se révélera au-dessous de sa tâche. On devra le renfermer dans son rôle d'ingénieur du matériel. En cette qualité, il dotera la Compagnie de son parc originel; il créera même un type de machine qui portera son nom. Il rendra, sous le ferme contrôle de PERDONNET, les plus éminents services.

Dans l'organisation du service de la voie, il fallait tenir compte des deux tâches distinctes qui incombaient à la Compagnie : sur la ligne principale, suivre et surveiller les travaux à la charge de l'Etat, en veillant à ce que les dispositions prises ne nuisissent pas à la bonne marche ultérieure de l'exploitation; sur l'embranchement de Sarrebrück, construire entièrement le chemin de fer. Pour pourvoir à ces différents besoins, on divisa l'ensemble de la concession en quatre arrondissements : le premier allant de Paris à Epernay et comprenant l'embranchement de Reims, le second de Châlons à Frouard, le troisième de Nancy à Strasbourg et le quatrième enfin de Sarrebrück à Nancy.

Des trois sections de la ligne principale, la section de Paris à Epernay exigeait la première un titulaire : c'était celle dont la mise en exploitation paraissait la plus prochaine et celle, au surplus, dont la construction soulevait les plus graves problèmes en raison tant de l'importance de la circulation dont on présumait qu'elle supporterait la charge, que des établissements qui devaient y être annexés. On désigna pour s'en occuper l'ingénieur VUIGNER.

Emile VUIGNER appartenait à cette catégorie d'ingénieurs civils si fort défendus par Auguste PERDONNET contre les ingénieurs de l'Etat. Bien plus, il n'était sorti d'aucune école. On se rappelle l'avoir déjà rencontré au service de la Compagnie des canaux de l'Ourcq et de Saint-Martin, lors des enquêtes du chemin de fer de Paris à Meaux, en 1841. Collaborateur actif d'HAINGUERLOT en cette circonstance, c'était lui qui avait signé le mémoire annexé à sa soumission de 1844. HAINGUERLOT l'introduisit à la Compagnie et, membre de la deuxième division, en soumit la désignation au conseil.

VUIGNER et PERDONNET se heurtèrent à l'origine. PERDONNET, pourtant favorable aux ingénieurs civils, lui reprochait de manquer d'ordre et de méthode et de se créer des illusions. Soit qu'il apprît à mieux le connaître, soit qu'il

l'eût formé suivant ses principes, il changea bientôt d'opinion. De leur collaboration naquirent peu à peu des relations de jour en jour plus étroites et une estime mieux fondée. VUIGNER avait une valeur réelle : il le prouva en différentes occasions, et PERDONNET finit lui-même par racheter sa sévérité initiale par un éclatant et public hommage au mérite exceptionnel d'un collaborateur de quinze ans (1).

Pour la section de Strasbourg à Nancy, il était également nécessaire de désigner un ingénieur. Des questions de la première importance étaient en effet pendantes (notamment le plan à adopter pour la gare de Strasbourg) qui exigeaient à cette extrémité de la ligne, éloignée de l'action directe du comité de direction, la présence constante d'un agent de la Compagnie. Plusieurs candidatures sollicitèrent l'attention du comité : on s'arrêta en premier lieu sur un ancien élève de l'Ecole Polytechnique, Emile CHEVALIER, qui se recommandait d'états de services importants aux Etats-Unis, et, en France, à la Compagnie de Paris à Rouen où il était ingénieur de la voie. Il fut affecté à la troisième section et nanti d'instructions détaillées. On lui adjoignit comme second un autre des candidats, WURTEMBERGER, également spécialisé depuis quelque temps dans les travaux publics, mais qui n'avait pu y acquérir encore d'expérience.

Emile CHEVALIER, dont les services avaient d'abord paru satisfaisants, encourut le mécontentement du comité qui le releva de ses fonctions (2 juillet 1847). VUIGNER fut alors nommé ingénieur en chef et vit son autorité étendue à toute la ligne. En décembre 1847, Emile CHEVALIER, envers qui le comité s'était montré peut être trop brutal et qu'il avait maintenu provisoirement à Strasbourg; fut transféré à Bar-le-Duc comme ingénieur de la deuxième section. La troisième section fut confiée à un autre ingénieur nommé LESTELLE. Pour la première, que sa promotion laissait vacante, VUIGNER recommanda un ancien élève de l'Ecole Centrale, LEMOINE, qui, retour d'Angleterre, avait fait ses débuts aux chemins de fer de Rouen et du Havre.

Quant à la deuxième section, comprise entre Epernay et Frouard, son état d'avancement ne parut pas justifier à l'origine la nomination immédiate d'un ingénieur spécial. On se réserva d'y envoyer, le cas échéant, soit l'ingénieur de la première, soit l'ingénieur de la troisième section. C'est ainsi qu'elle échut à CHEVALIER.

(1) 32, 141.

Restait à pourvoir l'embranchement de Sarrebrück à Frouard, entièrement à la charge de la Compagnie.

Ici on ne suivit pas la même méthode. Pour la ligne principale, on avait systématiquement écarté les ingénieurs de l'Etat. On avait pris essentiellement des praticiens de la technique ferroviaire. Pour l'embranchement de Sarrebrück, on ne jugea pas opportun ni politique d'en agir de même. Il ne s'agissait plus d'assurer l'armement de la voie et de réunir le matériel nécessaire à l'exploitation; il y avait à prendre des décisions d'une toute autre gravité : dresser l'avant-projet du tracé définitif, rédiger les projets de détail, traiter à l'amiable avec les propriétaires touchés par le chemin de fer ou entamer les procédures d'expropriation, construire enfin le chemin de fer lui-même, adjuger les terrassements et les ouvrages d'art; toutes opérations dans lesquelles le personnel de la Compagnie allait se trouver en contact permanent avec la haute administration et par conséquent devait lui inspirer confiance par sa formation, ses antécédents, sa valeur technique.

Au point de vue de la Compagnie elle-même, il ne fallait pas tellement un spécialiste des chemins de fer qu'un constructeur de métier : pour toutes ces raisons un ingénieur du corps des Ponts et chaussées s'imposait. Le comité rencontra d'assez sérieuses difficultés pour le trouver : le corps des Ponts et chaussées, en effet, offrait de très faibles disponibilités en raison de l'importance du programme des travaux alors entrepris par l'Etat, tant en matière de chemins de fer qu'en matière de navigation intérieure. Le comité songea d'abord à l'ingénieur en chef FOULON, en résidence à Blois, auteur du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux; mais celui-ci ne put accepter. On se tourna du côté de l'ingénieur en chef LE JOINDRE de qui étaient les études de l'embranchement; mais le ministre opposa son veto au départ de LE JOINDRE. On finit par obtenir l'agrément ministériel à la nomination de l'ingénieur en chef THIRION, le collaborateur de PAYEN dans les études du tracé circulaire.

On traita avec lui au cours du mois de mars : THIRION eut le choix de ses principaux collaborateurs qu'il présenta au conseil dès avril suivant, en la personne de l'ingénieur des Mines SAUVAGE, chargé de l'arrondissement de Mézières, et de l'ingénieur des Ponts et chaussées MICHEL, du département de la Meurthe.

Aucun choix ne fut plus heureux : les directives du comité

surent s'entourer de déférente courtoisie à l'égard de l'ingénieur; et celui-ci, de son côté, sans perdre ni de son autorité ni de son indépendance de sentiment, sut nuancer sa fermeté et adoucir l'expression de ses opinions quelles que fussent les contradictions qu'elles rencontrassent. Il apporta à la construction de l'embranchement toute la maîtrise qu'on était en droit d'espérer de ses origines; il sut, dans les circonstances difficiles de la révolution, réduire les effets du désastre et récupérer ensuite, grâce à une persévérante insistance auprès du conseil, une partie notable des faux frais dus au bouleversement économique, par une exploitation restreinte qui donna les meilleurs résultats. Cet ingénieur éminent ne resta pas au service de la Compagnie. Sa mission achevée, il collabora à plusieurs autres entreprises de chemins de fer.

CHAPITRE IV

LE PREMIER TEMPS : L'APPROVISIONNEMENT DU MATÉRIEL

A peine installé, le comité de direction se préoccupa des mesures à prendre pour réunir les éléments nécessaires à l'équipement de la voie ferrée et pour s'assurer le parc de matériel à mettre en service dès l'ouverture du chemin de fer. Sans doute, ne fallait-il pas compter commencer l'exploitation avant la fin de l'année 1847 ou le début de 1848; mais il n'était pas trop tôt, semblait-il, au début de 1846, pour passer les commandes et pour prévoir l'échelonnement des livraisons et l'approvisionnement des chantiers.

Comme ses devancières, la Compagnie de Paris à Saint-Germain et la Compagnie du Nord, comme l'Etat lui-même en quelques mémorables occasions, la Compagnie de Paris à Strasbourg allait avoir à résoudre le redoutable problème du fer. On sait quelles répercussions eurent sur l'industrie française en général et sur la construction de nos chemins de fer en particulier les droits de douane établis depuis la Restauration pour protéger d'abord l'industrie forestière, ensuite les maîtres de forges.

Ces droits, de 275 francs aux termes de la loi de 1822, s'élevaient encore, malgré la réduction opérée en 1836, à 206 fr. 25 la tonne; l'on payait en France de 350 à 400 francs la tonne le fer qu'on aurait pu se procurer en Angleterre à 250 francs.

Cette protection était sans doute favorable à l'expansion de l'industrie métallurgique en France dans la mesure où celle-ci, par suite du développement des besoins industriels, notamment des chemins de fer, se trouvait en présence d'une demande vertigineusement accrue. Mais, précisément pour la même raison, cette demande éprouvait les plus grosses difficultés à obtenir satisfaction.

La Compagnie de Paris à Strasbourg allait illustrer d'un nouvel exemple ce chapitre de notre histoire économique.

Le comité de direction parvint assez rapidement à conclure

un premier marché de rails avec la maison de WENDEL à Hayange. Ce marché fut signé le 12 février 1846 (1) et portait sur 32.000 tonnes de rails à 350 francs la tonne à livrer à raison de 8.000 tonnes par an à partir du 1^{er} janvier 1847. A la suite de négociations épineuses, on parvint à le compléter par un second marché passé le 19 mai 1846, celui-là de 26.000 tonnes, à livrer à raison de 5.000 tonnes en 1848, 8.000 tonnes en 1849, 8.000 tonnes en 1850 et 5.000 en 1851 (2).

Encore cette seconde partie du marché n'avait-elle pu se résoudre sans arrangements particuliers. Pour y satisfaire la maison de WENDEL avait dû prévoir une extension de ses établissements : c'était une usine nouvelle à fonder à Forbach pour y traiter les minerais des environs de Metz. Le comité de direction et le conseil de la Compagnie ne pouvaient voir qu'avec faveur cet accroissement de l'outillage industriel d'une région que le chemin de fer allait prochainement desservir. Ils s'empressèrent de favoriser cette initiative, et s'engagèrent à consentir à la maison DE WENDEL, pendant quinze ans à dater de l'ouverture de la ligne sur une voie et pour un minimum annuel de 30.000 tonnes de minerai, une réduction de 3 centimes et demi sur le prix du tarif le plus faible adopté pour la houille sur le chemin de fer, à condition toutefois que ce minerai fût transporté dans des wagons en retour que la Compagnie devrait faire circuler à vide.

Première solution apportée au problème, mais restreinte ! La commande DE WENDEL pouvait suffire à équiper, combien incomplètement d'ailleurs encore, la partie de la ligne située à l'Est de Châlons-sur-Marne ; mais toute la section Ouest, de Paris à Châlons, précisément celle dont on comptait faire l'ouverture la première, demeurerait démunie. Si les espoirs fondés sur l'activité mise par l'Etat à la construction de l'infrastructure se réalisaient, il faudrait commencer à approvisionner les entreprises de pose et de ballastage de la voie dès le commencement de l'année 1847, c'est-à-dire dans un délai d'une année. Or, la section de Paris à Epernay, équipée sur deux voies jusqu'à Meaux, sur une voie seulement à titre provisoire de Meaux à Epernay, exigeait un minimum de 15.000 tonnes de rails.

En même temps qu'il traitait avec DE WENDEL, le comité s'efforça donc de trouver d'autres fournisseurs. Il frappa à diverses portes. Partout il se heurta à des conditions impos-

(1) VII, Ba, A, 60. — (2) *Ibid.*, 133.

sibles à accepter : 380 et même 390 francs la tonne à l'usine Adcock, 390 francs à l'usine de Maubeuge, 400 francs à la Société de la Providence. La perspective de pouvoir ouvrir la section Paris-Epernay à l'exploitation, et partant, d'assurer de bonne heure au capital investi une presque immédiate rémunération, disposait le comité et le conseil à accéder aux conditions les plus défavorables. Mais, même à ces prix, on n'était pas sûr encore d'obtenir les livraisons en temps utile. Sans doute on pouvait songer à la solution naturelle que commandait l'encombrement du marché : solliciter du gouvernement l'autorisation de faire entrer en franchise une certaine quantité de fers étrangers. Le comité en délibéra et le conseil autorisa même la démarche. On n'a pu éclaircir si cette délibération fut suivie d'effet ; mais il est trop certain qu'une pareille initiative était vouée à un échec. Des négociations entreprises dans le même sens par la Compagnie du Nord auprès du ministre des Travaux publics quelques mois plus tard, à la fin de l'année, rencontrèrent une irréductible opposition chez les maîtres de forges et subirent une défaite retentissante. Cette compagnie dut ouvrir son exploitation avec des moyens de fortune, emprunter aux autres compagnies : machines, tenders, wagons, transformer en wagons de marchandises des voitures de 3^e classe, etc...

On en était là quand des ouvertures faites par un maître de forges du département de la Vienne, le marquis de Boissy, permirent d'espérer aboutir à une solution rapide et intégrale de la question.

Le marquis DE BOISSY proposait à la Compagnie de lui céder le bail d'établissements qu'il possédait près de Vierzon, à proximité immédiate de la houille. La combinaison parut, sur le rapport de Claude ARNOUX, tellement avantageuse au comité que, sans même s'être rendu compte sur place de la valeur des établissements offerts, il en soumit sans désenparer l'acceptation au conseil. C'était à ses yeux réaliser, dans l'état de la situation économique, une concentration particulièrement heureuse de l'industrie du fer et de celle du chemin de fer. Maîtresse de la production de ses rails, chevilles, coussinets, etc..., la Compagnie pourrait la faire varier suivant ses besoins, la surveiller elle-même, en contrôler la marche, modifier à son gré les lieux de livraison, surtout obtenir — tout bien compté — la tonne de rail à 300 francs, ce qui lui assurerait une importante économie (1).

(1) VII, Ba, A, 94.

La thèse de Claude ARNOUX était très séduisante : elle entraîna l'adhésion du conseil. On signa le traité préparé par le comité avec le marquis DE BOISSY. Le traité conclu, il convenait d'en vérifier les assertions. On y délégua PERDONNET et ROUX. On s'aperçut alors que la belle façade dont on avait fait miroiter les splendeurs ne cachait que des mesures inutilisables. On dut poursuivre la résiliation des engagements pris. Sans doute le traité contenait des réserves quant à la valeur des établissements qu'il concernait. Mais la Compagnie se trouva engagée dans un procès interminable qu'un peu moins de précipitation eût épargné.

C'est alors (on n'a pu déterminer comment, mais il est bien possible que ce fût par l'intermédiaire de PERDONNET) que des négociations furent nouées avec les frères TALABOT. Ils se montrèrent intéressés par les difficultés de la Compagnie : saint-simoniens, il leur parut qu'il y avait là une entreprise utile à réaliser. Reprenant sous une autre forme l'idée de concentration qui avait présidé à l'aventure de Vierzon, la Compagnie s'associa en quelque sorte aux frères TALABOT pour monter les établissements métallurgiques nécessaires à ses besoins. Les frères TALABOT avaient déjà une usine à Denain où ils traitaient la fonte belge. La Compagnie leur ouvrit un crédit de 2 millions à 5 % remboursables par quart sur les fournitures faites. De leur côté les TALABOT lui promirent 25.000 tonnes de rails à 345 francs, chargés sur chandlans aux usines (4 juillet 1846) (1).

Les livraisons étaient prévues :

- 4.000 tonnes du 1^{er} janvier au 1^{er} juillet 1847,
- 11.000 tonnes par douzièmes de mois en mois du 1^{er} juillet 1847 au 1^{er} juillet 1848,
- 5.000 tonnes par douzièmes de mois en mois du 1^{er} juillet 1848 au 1^{er} juillet 1849,
- 5.000 tonnes dans les mêmes conditions entre le 1^{er} juillet 1849 et le 1^{er} juillet 1850.

L'approvisionnement total des rails nécessaires fut complété en 1847 par un nouveau traité de 12.000 tonnes passé avec les frères TALABOT (2). Ce dernier marché porta à 95.000 tonnes le chiffre des commandes de rails passés par la Compagnie.

La politique suivie par la Compagnie en ces circonstances — on en verra d'autres cas — constitue un exemple de l'influence exercée sur le développement de la production par la

(1) VII, Ba, A, 166. — (2) VII, Ba, B, 39.

nouvelle industrie ferroviaire. Par le concours qu'elle apportait à DE WENDEL d'un côté, aux frères TALABOT de l'autre, la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg provoquait la création de deux foyers métallurgiques nouveaux en France : l'usine de Styring, qui comprendra dès 1848 quatre hauts-fourneaux, seize fours à puddler, huit fours à réchauffer, des trains de cylindres et des laminoirs en état de fonctionner, et les établissements de Denain et Anzin, devenus peu de temps plus tard la puissante Société anonyme des hauts-fourneaux et forges de Denain et Anzin.

Le cahier des charges adopté pour ces différents marchés comportait un poids au mètre linéaire de 37 kil. 500. C'était un accroissement considérable du poids minimum qui était prévu au cahier des charges de la concession et qui avait servi lui-même d'élément pour la fixation du capital social. Le comité de direction n'avait pas hésité à le proposer et le conseil à l'adopter, bien que cette mesure entraînât un important dépassement des devis : environ 10 millions, l'alourdissement des rails, qui entraînait lui-même pour 6 millions dans ce total, déterminant celui de tous les autres éléments de la voie. Cette mesure n'en constituait pas moins en définitive une meilleure utilisation du capital en assurant au chemin de fer une assise plus durable et une plus grande solidité. La longueur des rails était de 4 m. 50.

Toutes les mesures avaient été prises en même temps pour l'approvisionnement des autres éléments de la voie : successivement, au cours de l'année 1846, les principaux cahiers des charges avaient été rédigés : plaques tournantes, coussinets, chevilles, traverses; en 1847, on établit ceux des clôtures, des croisements et changements de voies, etc... L'établissement des cahiers des charges était immédiatement suivi des commandes :

Traverses :

255.000	au comte DE SÉMELLÉ le 2 avril (traité résilié ultérieurement)
132.000	à JAUSSAUD et DIÉTRICH le 2 mai 1846
300.000	à SIMART, MOUGIN et Cie le 27 mai
40.000	à JAUSSAUD le 7 septembre
40.000	à DE WENDEL le 30 novembre
120.000	à LOMBARD aîné et ses fils le 3 décembre
40.000	à JAUSSAUD en mars 1847
927.000	(A reporter)

927.000 (*report*).`

20.000 à LOMBARD le 29 avril

10.000 à CHEVANDIER le 6 mai

20.000 à VÉRON-BONNAIRE en juin

5.000 à DUPONT en janvier 1848.

982.000 traverses (ces marchés dépassaient 8.000.000 de fr.).

Coussinets :

5.500 tonnes à Vve DIÉTRICH et fils le 30 juin 1846

4.000 » à BEUGON et MISERY le 9 mai

4.000 » à CAPITAIN et Cie le 10 juin

4.000 » à DUPONT et DREYFUS en septembre

4.250 » à TRONCHON, AUBÉ et Cie en octobre

4.250 » à DUPONT et DREYFUS en octobre

1.500 » à TRONCHON, AUBÉ et Cie en mars 1847.

27.500 tonnes (marchés de l'ordre de 7.000.000 de francs).

Coins en chêne :

400.000 à JAUSSAUD en décembre 1846

400.000 à DESPRESLES en février 1847

100.000 à LOMBARD en janvier 1848.

900.000 coins.

Chevilles :

2.000.000 à TALABOT frères le 12 septembre 1846

1.200.000 à LABBÉ et LEGENDRE en avril 1847

3.200.000 chevilles.

Plaques tournantes :

47 à VILLEMINOT-HUART le 28 avril 1847

98 à LABBÉ et LEGENDRE le 6 mai

65 à E. MARTIN et COMPAS le 6 mai

53 à BARKER et ROWCLIFFE à Rouen, et DEROSNE et
CAIL, le 19 mai

84 à MUEL, WAHL et Cie, le 27 avril

65 à TALABOT frères en juillet

412 plaques tournantes.

Aiguillages :

Changements de voies : 100 { à VILLEMINOT, HUART

Croisements de voies : 100 { en novembre 1847

Changements de voies : 100 { à VARRAL, MIDDLETON

Croisements de voies : 100 { en novembre 1847.

400 changements et croisements
de voies.

L'ensemble de ces approvisionnements était complété en 1847 par un traité DEHAYNIN père et fils, pour le transport des rails fabriqués à Denain par TALABOT frères, et un traité PARENT et SCHAKEN dont on verra le nom revenir à propos de l'embranchement de Sarrebrück pour le ballastage et la pose de la voie de Paris à Epernay.

La constitution du matériel, notamment les commandes de locomotives, posait de très graves questions. Il fallait d'abord décider des modèles à choisir sans préjudice des modifications que les expériences acquises sur d'autres chemins de fer rendraient nécessaires. Il fallait ensuite entrer en négociations avec les fabricants.

L'industrie mécanique française avait tenu depuis l'origine une très honorable place en matière de traction à vapeur. A la suite de SEGUIN, les ingénieurs des diverses compagnies avaient procédé à des études très approfondies : Eugène FLACHAT et PETIET, POLONCEAU, CLAPEYRON, GOUIN et LECHATELLIER, etc... Des ateliers dignes de confiance s'étaient établis en France un peu partout : SCHNEIDER au Creusot, MEYER à Mulhouse, CAVÉ à Paris, DEROSNE et CAIL, André KOECHLIN, etc.

En ce qui concernait le type de machine à choisir, le doute n'était pas possible entre la machine STEPHENSON, dotée de ses derniers perfectionnements, et les autres types : machines de BURY ou de FENTON-MURRAY. C'est cette machine qui fut adoptée (fig. 4 et 5).

Quant au choix des constructeurs, le marché se trouvait au début de 1846 à peu près aussi encombré que le marché des fers. En Angleterre, les ateliers avaient des commandes pour trois ou quatre années. En France, les fabricants se trouvaient également surchargés de travail. Or, l'ouverture de la section de Paris à Epernay, qui se présentait comme possible pour la fin de 1847 concurremment avec celle de la section Nancy-Strasbourg, nécessitait 60 à 70 locomotives.

Pour la section de Nancy à Strasbourg, un traité fut passé avec la maison MEYER, remplacée ultérieurement par la société « l'Expansion » de Mulhouse, pour 35 locomotives, dont 25 pour voyageurs et 10 de marchandises (traité du 9 février 1846 : 1.615.000 francs de dépense).

Les locomotives destinées à la première section furent commandées à la maison CAVÉ (marché du 19 février 1846, prix 1.195.000 francs) et à la maison DEROSNE et CAIL (marché du 24 février 1846, prix 1.200.000 francs) pour 25 unités

chacune. Enfin, 3 locomotives furent commandées à un constructeur d'Angoulême, MOTTEAU et Cie (marché du 21 février 1846 : 151.000 francs avec tenders).

Dès 1847, un nouveau système, le système CRAMPTON, s'imposa à l'attention de la Compagnie. La machine de STEPHENSON, en dépit de tous les perfectionnements qu'on lui avait apportés, présentait un très grave défaut lorsqu'on lui demandait de grandes vitesses. Au-dessus de la marge de 50 km. à l'heure elle manifestait un mouvement de lacet qui nuisait à la fois à la stabilité de la machine et à l'assiette de la voie. Le système inventé par CRAMPTON, ou plutôt la nouvelle disposition des organes essentiels de la machine qu'il avait conçue, avait pour but de supprimer ce mouvement de lacet : il y était parvenu d'une part, en abaissant le centre de gravité de la machine au niveau du plan de traînage, et d'autre part, en reportant les roues motrices, dotées d'un grand diamètre, à l'arrière de la machine. En Angleterre, où cette machine avait fait l'objet d'expériences répétées, il avait été reconnu qu'elle pouvait marcher à une vitesse moyenne de 80 km. à l'heure sans être assujettie à aucun mouvement de lacet.

Les avantages de cette machine n'étaient pas douteux, et, en effet, son invention marqua un nouveau stade dans le développement des chemins de fer. La Compagnie du Nord fut la première à l'utiliser : dès 1847 douze machines de ce type avaient été commandées par cette compagnie.

A la Compagnie de Strasbourg la proposition de substituer aux machines STEPHENSON en construction des machines CRAMPTON vint en délibération en conseil d'administration (1), et on écrivit même à la maison CAVÉ d'ajourner la mise en chantier des 12 machines comprises dans son marché, pour les remplacer par des machines du type CRAMPTON. Finalement, on décida d'attendre le résultat des essais faits en France, notamment sur le Nord, et le conseil n'autorisa la construction que de deux machines du type nouveau. La révolution étant intervenue, la commande de ces deux machines ne fut même pas passée, et ce ne sera qu'en 1852 que la Compagnie signera son premier marché de machines CRAMPTON (2).

En attendant, l'ingénieur en chef EDWARDS fit adopter pour dix des machines commandées à CAVÉ une modification importante : la machine STEPHENSON dans son type primitif

(1) VII, Ba, A, 167. — (2) VII, Ba, K, 81.

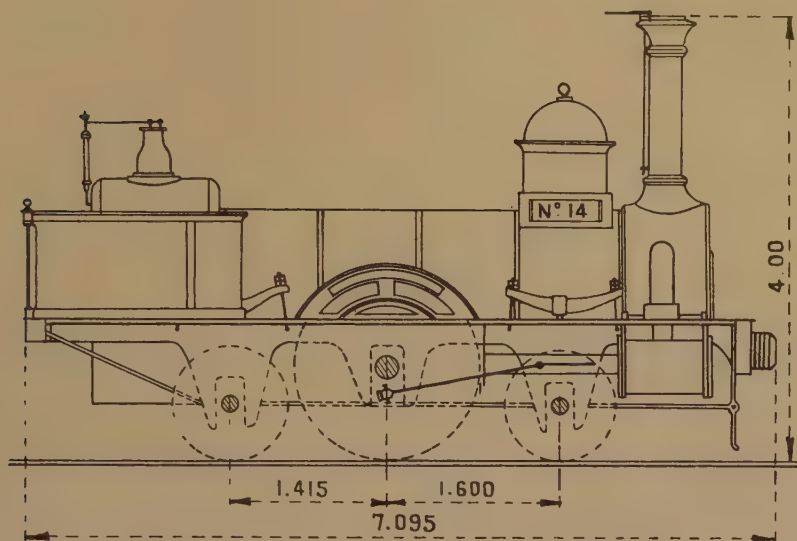


Fig. 4. — Locomotive à voyageurs type Stephenson.

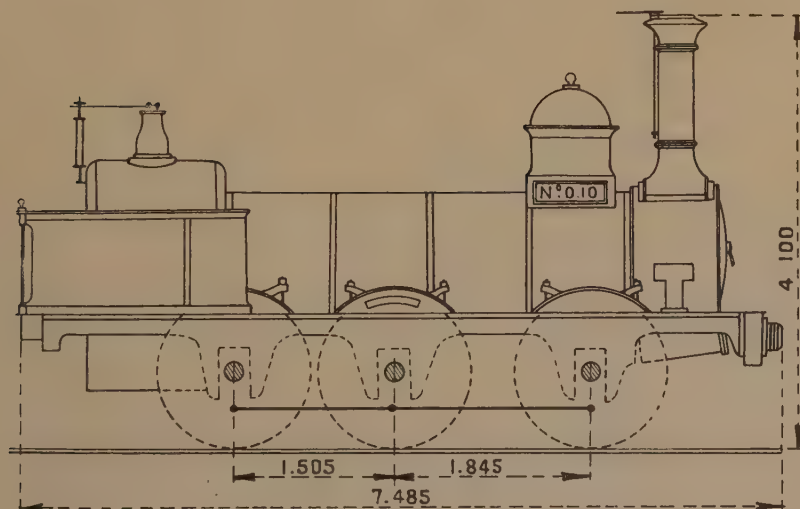


Fig. 5. — Locomotive à marchandises type Stephenson.

avait été conçue pour brûler du charbon anglais, alors que la Compagnie était appelée à brûler un coke de moindre qualité; pour remédier à la diminution de puissance qui devait en résulter, l'ingénieur proposa d'une part, d'augmenter la surface de chauffe de la boîte à feu; d'autre part, de reporter en arrière de la boîte à feu, pour en diminuer le porte-à-faux, les petites roues prévues sous la chaudière (fig. 6).

Toutes les locomotives commandées à cette époque reçurent des noms, comme l'usage en était en Angleterre : noms de ville, « la Ville de Sarrebrück » « la Ville de Paris », « la Ville de Mézières », « la Ville de Meaux »; noms de pays de la région de l'Est, « le Der », « l'Ardenne », « l'Argonne », etc...; noms d'hommes célèbres : « Pilâtre de Rozier », « Cuvier », « Jeanne d'Arc », etc... Les machines à marchandises

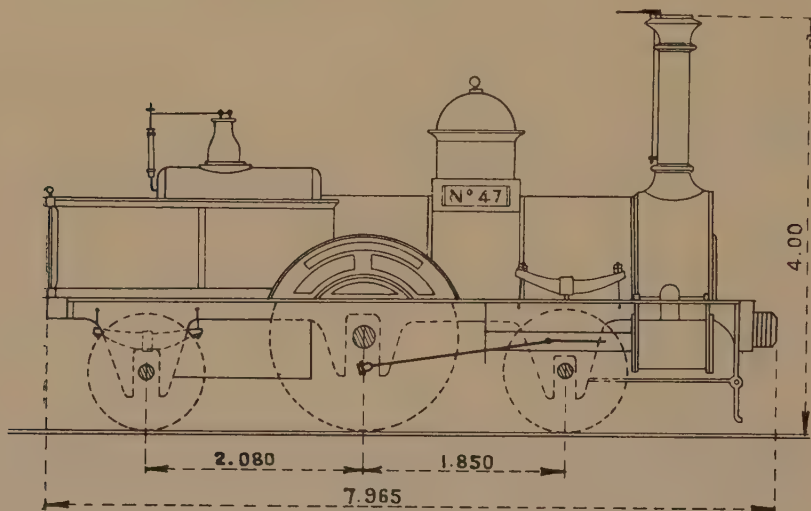


Fig. 6. — Locomotive à voyageurs, modifiée suivant la variante d'Edwards.

furent baptisées de noms de fleuves ou de rivières : « la Seine », « l'Ourcq »; de constellations : « les Gémeaux », « la Vierge »...

Les autres éléments du matériel furent également rapidement commandés :

Tenders :

40 en août 1846 à DEROSNE et CAIL

35 en mars 1847 à LIÈVREVILLE, à Graffenstaden

3 le 21 février 1846 à MOTTEAU

78 (dépense de 640.000 francs sans compter ceux de MOTTEAU compris dans le prix des machines);

Essieux et paires de roues : 2.000 aux Etablissements ALLCARD, BUDDICOM et Cie à Sotteville-les-Rouen avec des bandages en fer spécial de Lowmoor le 12 octobre 1846 (dépense : 2.916.900 francs);

Boîtes à graisse : 2.800 à BEUGON et MISERY en novembre 1847.

On demanda les modèles des voitures aux Messageries générales. Les voitures étaient du type Claude ARNOUX non articulé. Un premier marché fut conclu en octobre 1846 avec les Messageries générales pour :

80 voitures de 1^{re} classe (848.000 francs)

120 » de 2^e classe (816.000 francs)

100 » de 3^e classe (660.000 francs)

On estima ensuite (avril 1847) qu'il n'était pas indispensable de s'adresser aux Messageries Générales pour les voitures de la dernière classe et le premier traité fut résilié et remplacé par la commande de :

100 voitures de 1^{re} classe

300 » de 2^e »

et de 2 » de 3^e » comme modèles.

En juillet on passa commande de :

40 voitures de 3^e classe aux Messageries royales,

et 10 voitures de la même classe à GUILLOT père;

en août :

40 voitures de 3^e classe à MALEN et Cie.

Enfin, en janvier 1848, on traita avec MALEN et Cie pour 305 wagons de marchandises, composés de :

40 trucks à malle-poste

100 wagons couverts

20 grands wagons plats

45 petits wagons à deux côtés tombants

100 wagons à farine.

Au début de février on demanda :

30 wagons à bestiaux à BUDDICOM et Cie.

L'éventualité d'une ouverture de l'exploitation à la fin de 1847, éventualité très problématique d'ailleurs, ne se réalisa pas. Dès la fin de 1847, on réduisit l'importance de certains marchés; mais toutes les dispositions étaient prises du côté de la Compagnie en vue de pourvoir en temps utile à l'équipement de la voie et à la mise sur rails du matériel dès le printemps 1848.

On avait engagé 50 millions de dépenses, près de la moitié du capital social.

CHAPITRE V

LE PREMIER TEMPS : LA LIGNE PRINCIPALE

1° — LA QUESTION DES CRÉDITS

Au moment où la Compagnie se fonde en décembre 1845, la France est en pleine effervescence économique, cette effervescence qui précède en général les grandes crises. Le pays est prospère ; l'argent est très abondant ; le crédit est à son apogée. C'est un enivrement général qui porte chacun aux plus grands espoirs ; l'esprit d'entreprise n'a jamais connu une pareille activité. L'industrie privée se lance à l'assaut de toutes les conquêtes ; rien ne semble devoir lui résister. La Compagnie de Strasbourg, partageant l'euphorie générale, ne doute pas qu'elle pourra dès 1847 ouvrir ses premières sections à l'exploitation, notamment celle de Paris à Epernay. Elle n'hésite pas à passer dans les six premiers mois de l'année avec une singulière précipitation tous les marchés nécessaires à l'équipement de l'infrastructure que lui cèdera le gouvernement. Elle presse, elle hâte de tout son pouvoir l'exécution de ses marchés. Ce débordement d'activité, cette presse, elle l'exerce également sur l'Etat ; elle n'épargne rien pour obtenir aux ingénieurs locaux tous les crédits nécessaires à l'achèvement de leurs travaux.

Jusqu'en 1847 elle réussit assez bien. Sans doute le ministre s'est-il refusé à reporter sur la ligne de Strasbourg les crédits restés sans emploi par suite de l'adjudication à l'industrie privée des chemins de fer qu'ils concernaient. Ces crédits se montaient à 22 millions. Mais la ligne reçoit tout de même 37 millions pour les deux exercices 1846 et 1847 en y comprenant les reports des années antérieures, et cette somme ouvre de réelles possibilités. Les ingénieurs n'y sont cependant pas aussi à l'aise qu'ils le souhaiteraient. Dans cette période de mise en chantier de la ligne, une très forte part des crédits ouverts, 15 millions, disparaîtra dans les acquisitions de ter-

rains, et les travaux eux-mêmes ne seront dotés que de sommes encore insuffisantes. Pour combler ce déficit, la Compagnie propose d'abord au ministre d'avancer au gouvernement les sommes nécessaires par anticipation sur les crédits ultérieurs. Mais l'administration ne peut faire état de crédits qui non seulement ne sont pas votés, mais même ne sont pas encore demandés (1).

La Compagnie envisage alors d'intervenir dans les travaux à la charge de l'Etat, soit en s'en rendant adjudicataire pour les sous-traiter ensuite, soit en s'entendant avec les entrepreneurs. Encore cette solution soulève-t-elle une question d'administration intérieure : le conseil d'administration a-t-il les pouvoirs voulus pour intervenir dans les travaux à la charge de l'Etat, et ne convient-il pas de réunir l'assemblée générale (2)? La nécessité de conserver le secret sur l'opération conduit à passer outre. On négocie avec le ministre. Mais, celui-ci s'oppose à ce que la Compagnie se rende adjudicataire des travaux qui devront lui être livrés. Il accepte au contraire qu'elle s'entende avec les entrepreneurs. C'est la solution exactement contraire à celle qui deviendra la règle à partir de 1850. Il ajoute d'ailleurs que l'intervention de la Compagnie ne lui paraît pas nécessaire : il a donné les instructions utiles pour que tous les crédits soient concentrés sur la première section qui comprend la partie du chemin de fer allant de Paris à Meaux; on peut donc espérer l'achèvement de cette section dans les plus brefs délais. Assurance d'autant mieux reçue que la Compagnie a trouvé chez les entrepreneurs des exigences excessives : constitution de leurs cautionnements, ouverture de crédits d'avances pendant l'exécution des travaux, paiement d'une prime à l'achèvement, etc... (3).

La lenteur des travaux à la charge de l'Etat au cours de l'année 1846 entre Paris et Meaux (la rédaction des projets de détail a subi de longs retards) ne permet cependant pas à la Compagnie de persévérer dans l'illusion qu'elle pourra inaugurer son exploitation dès l'année suivante. Mais, si les travaux de l'Etat sont poursuivis avec l'activité voulue, cette éventualité s'ouvre avec une quasi-certitude pour 1848 : trois sections seront prêtes cette année-là : les sections de Sarrebourg à Strasbourg, de Nancy à Metz et de Paris à Epernay. « La Compagnie a déjà le matériel nécessaire, écrit-elle au ministre le 11 décembre 1846 (4); elle va passer les marchés de ballastage : en un mot il ne dépendra pas d'elle

(1) VII, Ba, A, 149. — (2) VII, Ba, A, 150. — (3) VII, Ba, A, 164. — (4) 1730.

que le public soit mis à même de jouir dès 1848 du bienfait du chemin de fer. Il y a déjà plus de quatre ans, ajoute-t-elle, que l'Etat a commencé l'exécution du chemin de fer de Paris à Strasbourg; il y a plus d'un an que la Compagnie existe : ce ne sera pas trop tôt pour l'Etat de recueillir en 1848 les premiers fruits des sacrifices consentis ». En réalité, ce mécontentement était superficiel : on l'a dit, l'exercice 1847 fut relativement bien doté et les travaux firent, cette année-là, de notables progrès. Mais on était arrivé en 1846 au sommet de la courbe ascensionnelle que l'on gravissait depuis 1844. Les crédits si largement distribués au début de cette année pour l'exercice en cours sont consommés en pleine période de crise. Une véritable panique a succédé à l'engouement originel. Les entreprises fondées ont de la peine à réaliser leurs capitaux. La crise financière extérieure détermine une exportation du numéraire. Le déficit de la récolte de 1846 a accru la pénurie monétaire. En pleine inflation de crédits, on se trouve en butte à une ruée des déposants. Le Trésor, les caisses d'épargne, les communes et établissements publics, le commerce lui-même doivent élever, ceux-ci le taux d'intérêt de leurs emprunts, celui-là celui de l'escompte. La politique que l'on mène depuis 1842 en matière de travaux publics se montre plus lourde à supporter et dangereuse à poursuivre.

Quand il s'agit de fixer le budget de 1848, le parlement est amené à faire d'importantes réductions. La commission de la Chambre opère sur les crédits extraordinaires demandés par le gouvernement un abattement de 92 millions. Rien que sur le budget des Travaux publics, elle ramène de 66 millions à 21 millions les allocations budgétaires (1). La ligne de Strasbourg se voit supprimer 10 millions. La Compagnie réagit vigoureusement contre cette politique de restrictions (2). Elle multiplie les démarches auprès du ministre; elle se fait entendre de la commission de la Chambre. Léon FAUCHER, au cours de la discussion du budget des dépenses, intervient dans le débat (3) : il montre que les économies qu'on veut faire n'en seront pas, puisque, de toutes façons, il s'agit de dépenses obligatoires, et de dépenses obligatoires pour lesquelles il n'y a qu'un système de couverture : l'emprunt; un emprunt d'ailleurs facile à émettre (il l'évalue à 280 millions au maximum). L'amendement Léon FAUCHER est rejeté. Mais la discussion a mis au moins en lumière le fait que les lignes de l'Est et de Lyon sont les plus désavantagées du réseau en

(1) 473. — (2) 1731, 1732. — (3) 474, 1867.

construction : pas un seul kilomètre n'y est achevé. Le ministre des Finances DUMON, l'ancien secrétaire d'état des Travaux publics, n'a pas de peine à le prouver à la Chambre (1) : la justice distributive veut désormais qu'on s'occupe de ces deux chemins de fer et qu'on y porte l'année suivante les principales ressources du budget pour y terminer les premières sections qui en sont en même temps les plus riches ; on ajournera au contraire partiellement les autres lignes plus tardivement classées et depuis peu de temps commencées. Fort de l'approbation tacite donnée à cette déclaration, le ministre des Travaux publics, JAYR, commence d'abord par atténuer, dans la répartition entre les lignes du crédit budgétaire, l'abattement imputé à la ligne de Strasbourg. Au mois de juillet, le déficit des crédits est ramené pour cette ligne à 5.800.000 francs, 4.800.000 francs étant pris sur l'exercice 1847 en cours. La Compagnie se soumet à la condition de pouvoir avancer cette somme en la payant aux propriétaires expropriés. Mais elle proteste encore ; elle fait valoir qu'elle a pris des engagements se montant à plus de 70 millions, qu'elle a exigé les livraisons de ses approvisionnements à intervalles rapprochés : plusieurs millions de traverses sont déjà reçues dans les dépôts du Bas-Rhin ; les approvisionnements sont commencés sur toute l'étendue de la première section. Que l'ouverture des travaux de la superstructure fût retardée jusqu'en 1849, et c'était la détérioration de ces approvisionnements ; c'était en outre la perte de l'intérêt sur plus de la moitié de son capital social ; c'était enfin perpétuer la dépréciation de ses actions, que seule pouvait atténuer la perspective de résultats prochains. A force de sollicitations elle obtient le rétablissement du crédit de 29.500.000 francs pour 1847 et de 16.000.000 pour 1848 (2) : grâce à cette insistance aucun obstacle financier ne s'opposait plus à l'achèvement de la première section dès 1848.

Les espérances conçues au début n'en étaient pas moins déçues : l'ouverture de la section de Paris à Epernay prolongée jusqu'à Châlons-sur-Marne, si faire se pouvait, n'était pas possible avant la fin de l'été 1848 ; l'achèvement des autres sections était éloigné d'autant :

au 1^{er} mai 1849 : celle d'Epernay à Châlons-sur-Marne dans tous les cas et à deux voies,

au 1^{er} septembre 1849 : celles de Châlons à Saint-Dizier (3) et de Frouard à Forbach,

(1) 474, 1869. — (2) 1735.

(3) Comme on le verra, la Compagnie avait obtenu le passage du tracé par Saint-Dizier.

au 1^{er} mai 1850 : la section Sarrebourg-Strasbourg,
au 1^{er} septembre 1850 : les sections Nancy-Sarrebourg et
Bar-le-Duc-Frouard,
au 1^{er} mai 1851 : le raccordement Saint-Dizier-Bar-le-Duc,
au 1^{er} mai 1851 : l'embranchement de Reims.

Si l'équipement de la section Paris-Epernay était prévu immédiatement à deux voies, de même que celui de la section Epernay-Châlons, de Châlons à Frouard on ne pensait placer qu'une seule voie, ainsi que de Frouard à Forbach, de Nancy à Sarrebourg et de Saverne à Strasbourg.

La Compagnie était obligée de reviser les plus lourds de ses marchés pour les mettre en harmonie avec le rythme plus ralenti de son activité : les échéances des livraisons des rails par DE WENDEL et TALABOT sont espacées et leur importance réduites ; la livraison de 10.000 tonnes de rails est ajournée indéfiniment.

2^o — LES TRAVAUX

Cette extrême sollicitude apportée à la dotation de la ligne en crédits, la Compagnie la porta également à l'exécution des travaux de l'Etat : ce fut surtout, comme on l'a dit, sur les deux premières sections que s'exerça son effort.

De ces deux sections, la première est le plus en retard : en décembre 1845, au moment où la Compagnie prend possession de sa concession, aucun des lots composant cette section n'est encore non seulement approuvé, mais même soumis à l'administration supérieure. Frappée de cette circonstance, due au fait que ce n'est qu'au cours de l'année courante que la question du tracé général a été résolue, la Compagnie l'a signalée au ministre qui a promis de faire hâter les travaux. Le 25 mars, elle renouvelle ses instances, cette fois par écrit (1), et, le 14 avril (2), le ministre répond que tout est disposé pour que les travaux puissent marcher avec la plus grande célérité. En effet, l'ingénieur en chef de SERMET fournit dès le 16 février le projet de l'ingénieur LACHETTE pour le 4^e lot, compris entre la fin de la station de Lagny et le chemin du Poteau dans la commune d'Isles-les-Villenoy (3). Il adresse au cours du mois de mars les pièces des projets des 2^e, 3^e et 5^e lots : le 2^e lot compris entre la rue de Villemomble à Gagny et la route royale N^o 34 à Chelles, de 4118 mètres, le 9 mars ; le 3^e lot entre la route royale N^o 34 à Chelles et le prolongement

(1) 1723. — (2) 1724. — (3) 1403.

du chemin de l'Eglise de Thorigny, le 20 mars (ces deux lots sont dus à l'ingénieur LÉVEILLÉ); le 5^e lot comportant la partie du chemin de fer limitée entre le chemin du Poteau et la fin de la première section, de l'ingénieur LACHETTE comme le 3^e, le 20 mars (1).

Le Conseil général des Ponts et chaussées statua le 16 avril sur les pièces du projet de tracé définitif de la section qui avaient été fournies par l'ingénieur en chef dès le 30 janvier précédent (2). Le 30 avril le ministre, en notifiant aux préfets intéressés l'approbation ministérielle, les invita à poursuivre activement la procédure d'expropriation. Les mesures nécessaires étaient en même temps prescrites pour que la question de la traversée de l'enceinte de Paris par le chemin de fer, qui retardait la rédaction du projet du premier lot, fût rapidement portée devant la Commission mixte des Travaux publics.

En exécution de cette décision, les préfets prirent au cours du mois de mai leurs arrêtés de cessibilité.

Sans attendre d'ailleurs la publication de ces arrêtés, l'administration s'efforça d'obtenir des expropriations amiables. Les négociations aboutirent dans toutes les communes en Seine-et-Marne, sauf à Meaux et à Villenoy, et ne rencontrèrent en Seine-et-Oise que deux propriétaires récalcitrants.

Les cinq lots dont se composait la section étaient inégalement importants (fig. 7) : la difficulté du 1^{er} lot résultait essentiellement de la traversée de Paris et de la tranchée que le chemin de fer y occupait. Le profil gravissait en trois étapes par des rampes variées jusqu'en face du Raincy le faite séparatif d'entre Seine-et-Marne, à un peu plus de 12 m. 50 seulement au-dessus de son point de départ. Sa longueur était d'environ 13 km. Le 2^e lot était extrêmement court, un peu plus de 4 km.; mais il comprenait l'importante tranchée de la Maison Blanche ou de Gagny, dont la construction réservera des surprises, et la partie la plus haute du remblai à peu près équivalent qui lui fait suite dans la plaine de Chelles.

Dans ce lot, le chemin de fer descendait vers la vallée de la Marne en pente à peu près régulière de 3,3 à 3,7/1000. Au cours du troisième lot également court (9 km.), le chemin de fer continuait d'abord sa descente jusqu'au fond de la vallée pour s'y maintenir ensuite sur la majeure partie de l'entreprise : point de travaux considérables sur ce parcours. Dans le 4^e lot, au contraire, où le chemin de fer coupait deux fois la Marne, se trouvaient d'importants ouvrages : les profondes

(1) 1401, 1402, 1404. — (2) 1339.

tranchées de Dampmart et d'Esblly, symétriquement disposées par rapport au souterrain de Chalifert, de 168 mètres, précédé lui-même d'un grand pont sur la Marne, un autre grand pont sur la Marne après la station d'Esblly ; enfin le 5^e lot contenait également deux grandes tranchées : la tranchée de Poincy et la tranchée des Bois de Meaux, et un grand pont sur la Marne à Trilport. Les tranchées de Gagny, de Dampmart, d'Esblly,

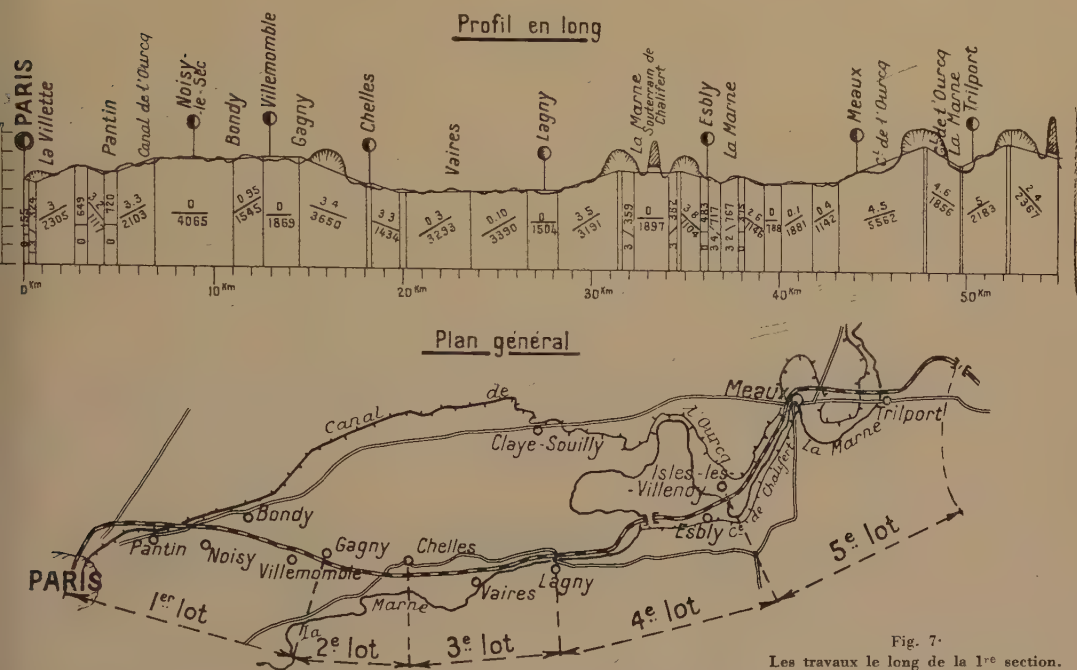


Fig. 7.
Les travaux le long de la 1^{re} section.

de Poincy et des Bois de Meaux dépassaient toutes 12 mètres à leur plus grande profondeur et atteignaient 18 mètres à Dampmart et à Poincy, 16 mètres aux Bois de Meaux, 18 mètres à Esblly. Celles de Gagny, de Poincy et des Bois de Meaux atteignaient chacune plus de 1500 mètres de longueur, celles de Dampmart et d'Esblly plus d'un kilomètre.

L'approbation des 2^e et 3^e lots était notifiée le 4 juin ; mais ces lots étaient précisément ceux qui comportaient le moins de difficultés. Le 24 juin la Compagnie l'exposait au ministre (1), en insistant auprès de lui pour que fût hâtée l'approbation des trois autres lots. Le 5^e lot était approuvé le 4 juillet. Les 2^e et 3^e lots, mis en adjudication séparément,

(1) 1726.

ne trouvèrent pas preneurs ; ils durent être réunis en un seul lot au profit des entrepreneurs PILLIAS et MALATRE, soumissionnaires après adjudication le 12 août. Le 5^e lot, plus considérable, trouva un adjudicataire en la personne de Florent CORROYER le 8 août. Mais l'entreprise traîna dès le début : l'ingénieur dut réclamer contre elle l'application de la procédure de mise en demeure, d'où un long procès s'ensuivit. Des 1^{er} et 4^e lots, pas de nouvelles ; la Compagnie écrit de nouveau au ministre ; elle rappelle sa lettre du 24 juin : l'adjudication des 2^e, 3^e et 5^e lots n'avance pas la question si les deux autres lots ne sont pas entrepris ; elle proteste contre l'idée qu'on prête à l'administration de vouloir diviser les travaux en plusieurs lots secondaires dans le département de la Seine : c'est rendre plus difficile, dit-elle, les adjudications ; il faut, eu égard à l'importance du matériel à réunir, que les travaux en vaillent la peine. Le ministre répond le 2 septembre qu'il tiendra compte de ces observations et, de fait, le 4^e lot est approuvé le 30 ; il est adjugé le 7 novembre 1846.

Pendant ce temps l'ingénieur en chef DE SERMET poursuivait avec les autorités militaires et municipales l'accomplissement des formalités commandées par la traversée de Paris (1). En vue d'éviter tout retard, il se montra des plus conciliant. Le passage du boulevard extérieur fut réglé avec les ingénieurs de la Ville le 31 juillet, et celui des fortifications avec le Génie militaire le 21 août. Le même jour DE SERMET remettait le projet détaillé que le ministre renvoya approuvé le 25 septembre. Dans l'intervalle et pour profiter de la campagne en cours, il faisait approuver la fondation des deux ponts sur les canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis. L'adjudication de tout le lot eut lieu le 31 octobre au profit d'un sieur Louis-Désiré MAHIEU.

Le 1^{er} lot comportait, comme on l'a dit, les établissements du chemin de fer dans Paris, c'est-à-dire l'embarcadère des voyageurs et la gare des marchandises. On se souvient que le projet de l'embarcadère était soumis aux enquêtes au moment de l'adjudication de la concession. Dès son installation les dispositions prévues pour les gares dans Paris furent soumises à la Compagnie (2).

Le conseil d'administration en confia l'étude à trois de ses membres : PERDONNET, ARNOUX et DUBOCHET, qui entrèrent en conférence avec les ingénieurs de l'Etat. Les avant-projets leur parurent nettement insuffisants (fig. 8). Ils donnaient à la gare des voyageurs une superficie de deux hectares et demi,

(1) 1397 à 1400. — (2) 1515 à 1519.

et à celle des marchandises une étendue de six hectares; le hangar couvert de la gare des voyageurs n'avait que 137 mètres de longueur; le nombre des voies abritées n'était que de quatre; il n'y avait pas de dégagements suffisants sur les côtés pour le service des voyageurs au départ et à l'arrivée; l'embarcadère, réduit à 79 mètres de largeur moyenne, était, au Nord, étroitement borné par la rue des Abattoirs, l'ancienne rue du marché aux Fourrages; enfin, les débouchés, on l'avait déjà fait remarquer au cours des enquêtes, étaient notoirement insuffisants. Quant à la gare des marchandises, elle était appelée à être la plus exigüe de toutes les gares des marchandises de Paris.

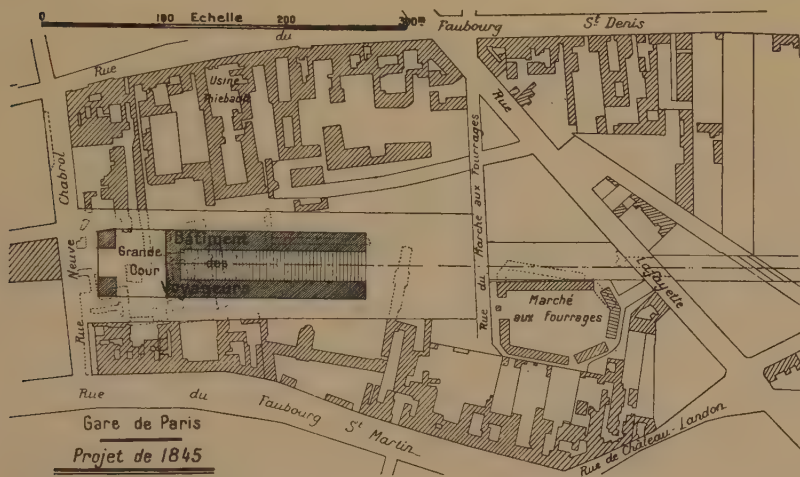


Fig. 8.

Sur les conclusions de sa commission, la Compagnie demanda que la gare des voyageurs fût étendue jusqu'à la rue La Fayette par la suppression ou le remplacement par un viaduc de la rue des Abattoirs, et qu'elle fût élargie jusqu'à 94 mètres; elle réclama un hangar de 200 mètres et 6 voies sous la halle; elle exprima le désir qu'il y eût, en dehors du hangar et latéralement sur chaque rive, des bâtiments affectés au service des voyageurs et des bagages, ainsi que des voies spéciales pour les articles de messageries, les chaises de poste et les diligences, de manière que tout le service pût se faire de côté pour le départ comme pour l'arrivée. Le bâtiment de l'administration devait être construit en avant du hangar, le rez-de-chaussée servant de vestibule et les étages supérieurs étant réservés aux bureaux. L'ensemble des établissements du terminus devait être complété par une remise de

120 voitures et des cours latérales de chaque côté du hangar pour le mouvement des voitures, avec des communications ménagées du côté des rues des faubourgs Saint-Martin et Saint-Denis. Au point de vue des débouchés, la Compagnie montrait la nécessité d'élargir, en la portant à 25 mètres, la rue Neuve-de-Chabrol, et de percer, face à l'embarcadère, une rue nouvelle de 25 mètres de largeur, entre la rue Neuve-de-Chabrol et la rue Neuve-de-la-Fidélité.

Pour la gare des marchandises, la Compagnie demanda que sa superficie fût portée à 20 hectares divisés en deux parties par la rue des Tournelles avec, sous cette rue, un passage de



Fig. 9.

6 voies : la gare des marchandises à l'arrivée, entre le chemin de fer et la route d'Aubervilliers, dans un espace limité par la rue des Tournelles ; celle des marchandises au départ, au delà de cette rue et sur le même alignement, avec, de l'autre côté de la ligne principale, un emplacement de deux hectares pour le dépôt de coke. Elle réclamait 8 hectares pour les ateliers de construction en face de la gare des marchandises à l'arrivée.

De concert avec la commission du conseil d'administration de la Compagnie, les ingénieurs travaillèrent sur ces bases durant les premiers mois de 1846. Ils se mirent d'accord avec la Compagnie sur des dispositions moyennes qui furent soumises définitivement à l'autorité supérieure le 25 mai (fig. 9). Les bâtiments d'administration, étudiés par un architecte du gouvernement nommé DUQUESNEY (fig. 10), étaient, con-

formément au désir exprimé par la Compagnie, répartis autour de la halle couverte, au lieu d'être établis sur les terrains de la rue communiquant avec le faubourg Saint-Martin.

Ils comprenaient quatre pavillons placés aux quatre angles du rectangle occupé par cette halle. Au rez-de-chaussée, ces quatre pavillons étaient réunis par les vestibules, les galeries, les salles d'attente, les salles de bagages. Mais, sur chacune des façades latérales, les étages n'étaient pas reliés comme ils le furent depuis par un corps de bâtiment. Les pavillons se trouvaient donc isolés et, pour aller d'un bureau à un autre, il était nécessaire de descendre et de remonter. Dans ces pavillons étaient prévus l'installation de tous les bureaux de la haute administration et les logements des principaux employés. La façade principale du monument donnant rue de Chabrol répondait au fond de la halle couverte. Au rez-de-chaussée s'étendaient un portique et un vestibule, que les



Fig. 10. — Une façade latérale du projet de l'embarcadère de Strasbourg (d'après un lavis original de l'architecte Duquesney).

documents du temps qualifient de « vastes », et où, disent-ils, les voyageurs partant et les voyageurs arrivant pourront se rencontrer.

On n'avait pu donner à la halle couverte la longueur demandée par la Compagnie. On l'avait portée cependant à 153 mètres, longueur jugée suffisante pour la formation des plus longs convois remorqués par deux locomotives et composés de 22 voitures : la Compagnie s'y était ralliée. Par une transaction analogue, la Compagnie avait dû admettre que le nombre de voies sous halle couverte fût non de 6, mais de 5 ; de chaque côté, chacune des deux voies extérieures était accolée à un quai de 5 m. 10 de large longeant la façade latérale. Pour couvrir cet ensemble de voies, on avait dû donner à la halle une portée de 29 m. 60. Disposition hardie pour l'époque, l'architecte l'avait conçue d'un seul jet. Le système de couverture était emprunté à un maître serrurier nommé JACQUEMART : dans ce système, le comble était porté avec beaucoup de légèreté par un jeu d'arbalétriers courbes prenant appui sur les murs latéraux et maintenus à l'aide de tringles en fer forgé. Les murs étaient eux-mêmes constitués par deux rangées d'arcatures superposées non sans élégance.

L'axe de l'embarcadère ainsi constitué se confondait avec l'axe du chemin de fer. La rue latérale de gauche, simple passage de service pour les chaises de poste, était tracée à 10 mètres de largeur; la rue de droite, dite rue de Metz, à 15 mètres. L'ancienne rue Neuve-de-Chabrol était portée non à 25, mais à 20 mètres. Perpendiculairement à la rue de Metz, la rue de Nancy assurait les communications avec la rue du faubourg-Saint-Martin. Pour dissimuler le biais fait par l'axe de l'embarcadère avec la rue de Chabrol, l'architecte avait disposé la clôture de la cour d'entrée en un arc de cercle tangent à l'alignement nord de cette rue. Le passage de 10 mètres réservé à gauche était, dans le projet primitif, une impasse par rapport aux rues des Abattoirs et Lafayette, et destiné simplement à l'entrée des diligences et des chaises de poste dans la cour de départ. Les ingénieurs du service des Eaux, dans leur projet de reconstruction de la cuvette de distribution et de la partie correspondante de l'aqueduc de ceinture, proposèrent la construction d'un escalier pour mettre en communication le quartier du bas avec celui du haut.

Ces diverses rues donnaient accès aux cours ménagées sur chacun des trois côtés de l'embarcadère : la cour principale, en façade, était prévue de 88 mètres de longueur sur 50 mètres de profondeur. Les cours de départ et d'arrivée, sur la gauche et la droite, étaient projetées à 76 mètres de longueur entre les pavillons extérieurs et 16 m. 50 de largeur. Toutes ces cours étaient limitées par des grilles reposant sur un soubassement en maçonnerie.

Les bâtiments accessoires comprenaient deux remises pour voitures, une petite gare « pour les marchandises précieuses devant marcher à grande vitesse », une demi-rotonde pour 8 locomotives.

La Compagnie était loin d'avoir obtenu les agrandissements qu'elle avait sollicités : la gare de Strasbourg restait un cul-de-sac étroit, resserré, étriqué, inapte aux développements ultérieurs du trafic. Telle qu'elle, elle était évaluée à près de 2.900.000 francs se répartissant de la façon suivante :

- 951.000 fr. pour la halle couverte,
- 64.400 fr. pour le vestibule,
- 140.500 fr. pour les salles d'attente de droite,
- 187.800 fr. pour les salles d'attente de gauche,
- 685.400 fr. pour les quatre pavillons de l'administration,
- 281.700 fr. pour les remises des voitures et des locomotives,

la petite gare des marchandises, les loges de portiers, etc...,

QUELQUES FONCTIONNAIRES DE LA COMPAGNIE



Adolphe BOSSANGE



Emile VUIGNER



Clément SAUVAGE



François HALLOPEAU

54.700 fr. pour les terrassements et fondations,
489.900 fr. pour les pavages et les trottoirs,
41.000 fr. pour la fumisterie et l'horlogerie.

Une première décision ministérielle du 23 juillet 1846 approuva le périmètre et les dispositions générales.

Le Conseil général des Ponts et chaussées délibéra sur les projets de détail le 30 août 1847. On fit aux dispositions admises diverses critiques. Un des membres s'exprima assez sévèrement sur le style de l'édifice : la façade, à son gré, manquait de simplicité et d'unité dans son ornementation ; il y voyait un mélange de plusieurs ordres d'architecture appartenant à des époques différentes, qui produisait, à son avis, un ensemble de mauvais goût ; sans doute pourrait-on, dit-il, avec une disposition moins coûteuse, obtenir une façade d'un meilleur effet. On lui répondit que le mélange des styles était dans le goût du jour et que l'architecte n'avait fait que s'y conformer : il serait bien difficile de ne pas subir pour les gares des chemins de fer cette influence du goût dominant ; en définitive, la façade projetée serait d'un assez grand effet ; l'on devait simplement se borner à demander à l'architecte quelques modifications de détail. Il avait prévu des rinceaux en zinc pour masquer les fermes de la grande halle : on les lui fit supprimer ; on le pria également de mettre plus de simplicité dans sa façade. Pour le restant, son projet fut approuvé sans modification.

Le ministre adopta les conclusions de cet avis par une décision du 11 septembre. On s'attaqua sans retard aux terrassements, qui furent rapidement menés. L'adjudication des bâtiments fût fixée au 16 octobre de telle sorte qu'on pouvait songer à en poser les fondations dès le début de la campagne suivante.

Quant à la gare des marchandises (fig. 11), les ingénieurs ne lui avaient donné que 7 ha. 78 ares, au lieu des 12 hectares réclamés par la Compagnie. L'arrivée et le départ étaient concentrés en deçà de la rue des Tournelles avec pour limite la rue du Département rectifiée (cette rue est la rue actuelle du Département). La Compagnie avait obtenu l'emplacement déterminé au delà de la rue des Tournelles par la rue d'Auber-villiers et la rue du Bon-Puits. Du côté La Villette, était prévue une gare spéciale pour les bestiaux, les volailles et les légumes ; du côté La Chapelle, le dépôt de charbon. Enfin les ateliers de réparations recevaient un peu plus que n'avait demandé la Compagnie : 9 ha. 87 ares ; ils étaient disposés du côté de la voie opposé à la gare des marchandises. Ces dispositions géné-

rales furent approuvées le 23 juillet 1846; mais les projets de détail ne seront sanctionnés qu'en 1848 pour la gare des marchandises; quant aux ateliers, leur emplacement ne sera définitivement fixé qu'en 1852.

Dès janvier 1846, la Compagnie s'était également préoccupée du choix des stations sur l'étendue de la section du chemin de fer comprise entre Paris et Meaux, et elle avait remis sur ce sujet un mémoire à l'administration (1). Entre Paris et Lagny, trois stations étaient proposées : une entre Noisy-le-Sec et Bondy, une seconde entre Villemomble et Gagny, la troisième au-dessous de Chelles. La station de Lagny souleva de très vives discussions à raison du projet parallèle de reconstruction du vieux pont de Lagny qui menaçait ruine. Entre Lagny et Meaux une seule station était prévue à Esbly, bien que les localités en eussent demandé deux : une à Lesches, l'autre à Isles-les-Villenoy. Quant à la station de Meaux, elle était placée au faubourg Saint-Remy, à partir de l'extrémité de la place Lafayette. La nécessité de traverser la route d'Allemagne sur un viaduc obligeait à maintenir dans toute la traversée de Meaux la voie ferrée en contre-haut. La gare se trouvait ainsi élevée de cinq à six mètres au-dessus de la place.

En suivant l'activité de la Compagnie, on vient de passer en revue, dans l'étendue de cette première section, toutes les parties du chemin de fer; sauf les stations, elles se trouvaient en somme en bonne voie d'exécution et en état de prochain achèvement à la veille de la révolution.

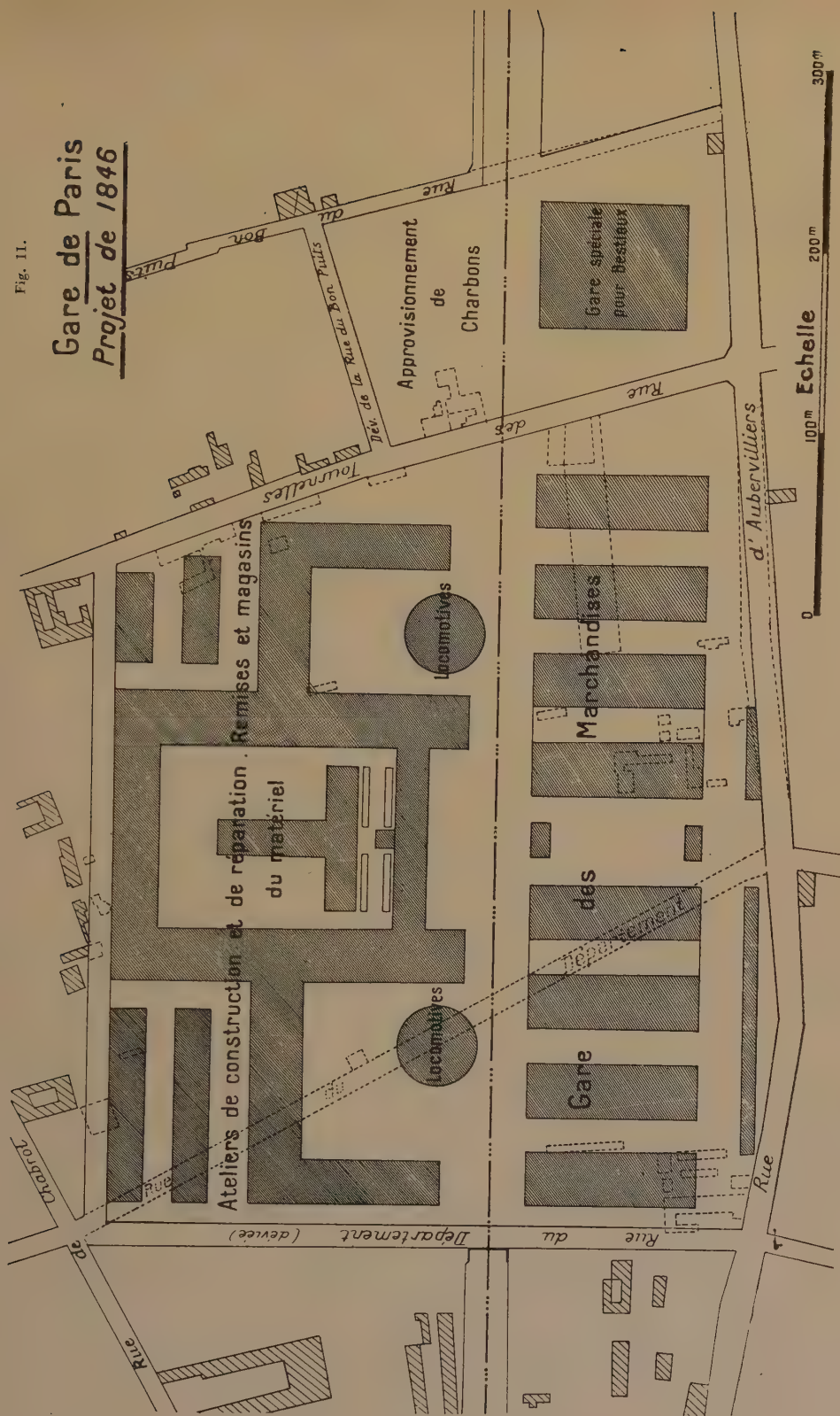
Sur la 2^e section on était, au début de 1846, beaucoup plus avancé que sur la première. Alors qu'entre les bois de Meaux et Paris, les trois ponts sur la Marne étaient, à l'ouverture de la campagne 1847, à peine entrepris et que, sur les tranchées, deux seulement : celles de Dampmart et d'Esbly, étaient poussées activement, de telle sorte que l'achèvement de la plate-forme pour le printemps 1848 nécessitait de grands efforts, — des bois de Meaux à Epernay, les souterrains et les ponts étaient, comme le reste des travaux, en état d'être facilement terminés à cette époque. Seuls la tranchée et les remblais de Dormans se trouvaient en retard.

L'année 1846 avait été utilement employée à l'exécution des divers projets approuvés précédemment et qui comportaient, on s'en souvient, les ouvrages les plus difficiles. Comme on l'avait prévu les évaluations faites pour la construction des souterrains se révélèrent insuffisantes. Les percements ne

1) 1520.

Fig. II.

Gare de Paris Projet de 1846



présentèrent aucune difficulté particulière, sauf à Nanteuil, où deux éboulements se produisirent : l'un le 3 avril 1846, enfermant des ouvriers sous les travaux pendant plusieurs jours ; le second, le 6 février 1847, alors que le forage était presque achevé.

Le tunnel d'Armentières, qui avait été attaqué à la fois en galerie par les deux extrémités, et, à partir de septembre, par le milieu au moyen d'un puits, était percé de bout en bout en fin de campagne, et on en avait commencé la maçonnerie sur plusieurs points.

Le souterrain de Chézy avait été entamé au moyen de deux galeries latérales qu'on avait pratiquées au cours de la campagne 1846, et qui permirent d'exécuter dès cette année-là les pieds droits.

Quant aux ponts, les quatre ouvrages importants appartenant à cette section : ceux d'Armentières, du Saussoy, de Courcelles et de Nanteuil, avaient été fondés au cours de la campagne ; en fin d'année il ne restait plus à en poser que les cintres.

La suite des projets approuvés présentait au début de 1846 plusieurs lacunes entre le souterrain d'Armentières et Epernay : d'abord l'entreprise de la Ferté-sous-Jouarre qui, bien que soumise depuis le 4 septembre 1845, ne fut approuvée sous réserve de quelques modifications que le 19 janvier 1847 (1). Adjugée seulement au cours de l'été suivant, elle fut retardée par des difficultés opposées par les propriétaires de terrain. L'ingénieur GARNIER chargé de l'arrondissement s'y donna cependant tout entier et, au début de la campagne suivante, le retard était regagné.

Au delà de la limite des départements de l'Aisne et de la Marne, les différents projets de détail de Citry, Pavant, Nogent-l'Artaud, etc..., avaient été approuvés au cours de l'année précédente, avant la production par l'ingénieur en chef MARINET du projet de tracé définitif du chemin de fer entre la fin du département de l'Aisne et Vitry-le-François. Soumis au cours d'octobre 1845, ce projet fut approuvé le 18 février suivant (2).

La production de ce tracé permit au Conseil général des Ponts et chaussées de poursuivre l'examen des projets de détail qu'il n'avait pas encore examinés : ceux de Château-Thierry, de Fossoy et Mézy, et de Varennes et Sauvigny, qui complétaient le chemin de fer entre Chézy et Courthiézy (3). Ils furent approuvés : le premier le 9 juin, les deux autres le 27 mars. D'assez vives discussions s'étaient élevées à propos du tracé du chemin de fer devant Château-Thierry où trois variantes

1) 1414. — (2) 1342. — (3) 1426 à 1428.

s'étaient trouvées en compétition : le tracé du pied du coteau qui mettait le chemin de fer à l'abri des inondations, mais éloignait la station à 2.000 mètres du centre de la ville, découlait de l'avant-projet MARINET; le tracé de la vallée avait l'avantage de rapprocher la ligne de la localité, mais aurait couru constamment dans la zone des terrains submersibles; il aurait en outre rétréci à ce point la vallée, qu'il eût formé un obstacle à l'écoulement des eaux de débordement; enfin le tracé intermédiaire, qu'on adopta, bien qu'en partie dans les terrains submersibles, ne présentait pas les inconvénients du tracé de la vallée à cet égard, et se rapprochait cependant suffisamment de la ville. Cette solution ne fut pas obtenue sans une grande effervescence dans la localité.

Rien à signaler de particulier sur ces entreprises en dehors des trois courtes tranchées de Reuilly-Sauvigny et de Dormans. Le chemin de fer jusqu'à Epernay, terme marqué à l'exploitation en 1848, fut complété par les deux faciles lots de Port-à-Binson et d'Epernay, que l'ingénieur en chef produisit au cours de l'année 1846, et que le ministre approuva : l'un le 23 janvier, l'autre le 17 février 1847. Ils furent adjugés en mars suivant.

En ce qui concernait le choix des stations, il ne pouvait y avoir de discussion au sujet des stations principales qui étaient arrêtées par le cahier des charges : Meaux, Château-Thierry, Epernay, Châlons-sur-Marne. Aucune difficulté non plus quant au choix des stations desservant les centres de population importants de La Ferté-sous-Jouarre, Nogent-l'Artaud et Dormans. On retint comme stations de 3^e ou 4^e ordre : Changis, Nanteuil, Chézy, Varennes, Port-à-Binson, Damery, Oiry et Jâlons. Enfin la Compagnie consentit au désir manifesté par les populations en ce qui concernait les deux stations de Trilport et de Joussoy, sous la réserve de ne pas les desservir à tous les convois; encore cette dernière station ne fut-elle pas retenue par le Conseil général des Ponts et chaussées.

Tous ces travaux furent poussés avec une réelle célérité pendant tout le cours de l'année 1847. Mensuellement, l'ingénieur en chef VUIGNER les visitait pour s'assurer que sur aucun point l'entreprise n'était négligée : chaque fois qu'une cause quelconque de retard se manifestait, la Compagnie intervenait auprès de l'administration supérieure pour provoquer les mesures propres à la faire cesser. On arriva ainsi au début de 1848 à un tel degré d'avancement qu'il n'était plus permis de douter du résultat : les voûtes des souterrains

d'Armentières et de Nanteuil étaient achevées et on s'occupait de l'établissement des pieds-droits; les percées de Chézy et de Chalifert étaient moins avancées; mais elles étaient beaucoup plus courtes, et quoique la construction de leurs voûtes ne fût pas terminée, leur achèvement ne donnait aucune inquiétude; sur les sept grands ponts entre Paris et Epernay, quatre étaient terminés et l'on posait les cintres aux trois autres : ceux de Trilport, d'Esbly et de Chalifert. Les tranchées étaient ce qu'on avait le moins pressé. Celle de la Maison-Blanche avait, dès le début, occasionné de grands ennuis : de fréquents éboulements y avaient interrompu les travaux; mais des contreforts avaient été établis aux endroits les moins stables et on espérait par ce moyen en être venu à bout. Les tranchées de Poincy et des Bois de Meaux, dévolues à l'entrepreneur Florent CORROYER, s'exécutaient avec une extrême lenteur; l'ingénieur en chef DE SERMET fut autorisé à mettre cet entrepreneur en régie au moins pour une partie de ses travaux; il fut entendu que les entrepreneurs du ballastage : PARENT et SCHAKEN, prendraient sa succession entre le chemin du Poteau et Meaux, de façon à permettre à CORROYER de concentrer tout son matériel et ses efforts sur les tranchées. L'entrepreneur du lot de Château-Thierry, DELCAMBRE, n'avait pris, de son côté, l'engagement d'achever son lot que le 1^{er} octobre 1848; mais la Compagnie mit à sa disposition 2.000 mètres courants de simple voie, moyennant quoi il promit de livrer la plateforme dans le courant de mai.

La Compagnie n'avait donc aucune inquiétude; dès octobre 1847 elle avait demandé au ministre d'être, contrairement aux prescriptions du cahier des charges, mise en possession de l'infrastructure au fur et à mesure de son achèvement pour permettre l'ouverture progressive des opérations de ballastage. Elle avait pu ainsi commencer la vérification de la plateforme.

Ses entrepreneurs avaient procédé dès ce moment à l'extraction du ballast dans quatorze carrières différentes, réparties sur la longueur du chemin. Les rails, les chevilles, les coussinets arrivaient successivement sur tous les points de la ligne. Les traverses avaient présenté un léger déficit par suite de la réduction d'un des marchés; mais on avait tout prévu pour le combler, et 230.000 traverses étaient en voie d'acheminement vers les chantiers : il n'en manquait plus que 75.000.

Cette excellente situation de l'entreprise porta la Compagnie à poursuivre, éventualité que son programme comportait,

le prolongement de l'exploitation jusqu'à Châlons-sur-Marne. Le 18 décembre elle s'en ouvrit au ministre et, en faisant état d'un vœu du Conseil municipal de Châlons, lui demanda l'approbation du projet de Matougues et son adjudication rapide (fig. 12). Le ministre entra dans ces vues : le projet de Matougues, qui faisait suite à celui d'Epernay sur 18 km., fut approuvé le 22 décembre (1); l'adjudication en eut lieu sans délai le 25 janvier. Le projet de Saint-Gibrien, qui portait la ligne jusqu'à Châlons, avait été approuvé le

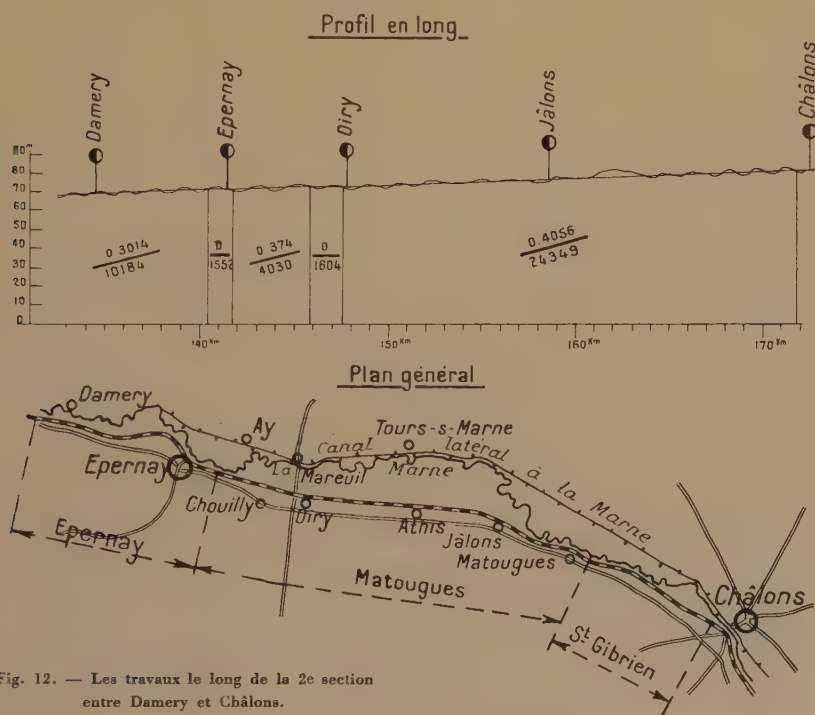


Fig. 12. — Les travaux le long de la 2e section entre Damery et Châlons.

17 février précédent, et se trouvait depuis le mois de mars adjudgé à l'entrepreneur CARLIER (2).

En faisant l'inventaire des travaux en cours, la Compagnie pouvait se féliciter de leur avancement; néanmoins, elle signalait au ministre plusieurs projets importants non encore approuvés : par exemple, les ateliers et la gare des marchandises de Paris, les stations intermédiaires entre Paris et Châlons; le tracé de l'embranchement de Reims, enfin, où

(1) 1435. — (2) 1436.

une longue percée souterraine était appelée à demander de très longs délais.

Ce n'était pas la première fois que la Compagnie réclamait du gouvernement qu'il s'occupât de l'embranchement de Reims et qu'il prit une décision définitive sur son tracé : dès le début de 1846, le conseil d'administration s'était préoccupé de la provoquer, et, depuis cette époque, il avait renouvelé deux fois auprès de l'administration ses instances pour obtenir une solution (1). La question était toujours à l'étude ; quatre tracés se trouvaient en compétition (2) : le tracé de Cherville, le tracé de Dormans, le tracé d'Epernay, le tracé d'Oiry.

Le tracé par Cherville de 34 km. avait été le premier étudié ; il donnait à la distance Reims-Châlons une longueur de 51 km., et à la distance Reims - Dormans, une longueur de 75 km., ce qui mettait Reims à 192 km. de Paris. Il avait paru d'abord concilier les intérêts opposés de l'Est et de l'Ouest ; mais surtout, il était celui qui présentait les moindres difficultés d'exécution. Il avait cependant rencontré une très vive opposition au Conseil municipal de Reims parce qu'il n'ouvrait pas à cette ville des communications assez rapides avec l'Ouest. Le tracé par Dormans donnait complètement satisfaction à cette objection ; mais il était par trop défavorable aux intérêts des communications de Reims avec l'Est. Cette considération avait déjà fait prévaloir au sein de la commission de la Chambre en 1845 le tracé par Epernay, de 34 km. environ comme celui de Cherville, qui mettait Reims à 64 km. de Châlons, mais à 176 km. de Paris. On avait exposé devant la commission que la direction de Paris devait garder une certaine préférence sur celle de Châlons, puisqu'on chiffrait à 45.000 km. environ par an le parcours des voyageurs sur la première direction et à 23.900 km. seulement leur parcours sur la seconde ; mais que la direction de l'Est ne devait pas pour cela être négligée. On avait ajouté d'autres considérations : l'importance de la ville d'Epernay, le maintien des habitudes de Reims avec Epernay, l'équilibre à maintenir entre Epernay et Reims. Ces mêmes motifs avaient triomphé devant le conseil d'administration de la Compagnie de Strasbourg, qui avait proposé par ailleurs de fixer le tracé suivant la variante de Rilly-la-Montagne, qui réduisait la longueur de l'embranchement à 31 km., avec à partir d'Avenay une double bifurcation vers l'Ouest à Eper-

— (1) 1700, 1701. — (2) 1218 bis, 1218 ter.

nay et vers l'Est à Plivot. Ce tracé était fortement appuyé par les députés de la Marne et des Ardennes, le Conseil général de la Marne, le Conseil municipal d'Épernay et même le Conseil municipal de Reims, qui avait fini par s'y rallier dans sa séance extraordinaire du 15 septembre 1846. Ce fut celui qui, pour tous ces motifs, entraîna également l'adhésion du Conseil général des Ponts et chaussées et la décision du ministre, le 20 septembre 1847 (1).

En poursuivant avec l'activité et la persévérance que l'on a vues l'achèvement pour 1848 des deux premières sections du chemin de fer, la Compagnie ne s'en était pas moins préoccupée de la mise en œuvre des travaux les plus importants des autres sections de la ligne. Dès les premiers jours de sa fondation, elle s'était trouvée en présence d'un très important problème : celui que posait le choix à faire du tracé du chemin de fer entre Vitry-le-François et Bar-le-Duc.

Entre ces deux villes, l'ingénieur en chef DAUSSE avait donné au chemin de fer approximativement le tracé du canal de la Marne au Rhin. L'ingénieur en chef DEBOUT avait en 1843, comme pour les autres parties de l'avant-projet compris dans son ressort, rectifié le tracé de DAUSSE pour tenir compte de la présence du canal de la Marne au Rhin alors en construction. DAUSSE était passé au Nord de Vitry-le-François : pour déférer aux exigences du Génie militaire, DEBOUT avait dirigé son tracé par le Midi de la ville, ce qui épargnait en même temps la double traversée du canal, et il avait rejoint le tracé de 1834 le long de cette voie d'eau. A partir de ce point, tantôt se séparant du projet de DAUSSE, tantôt le maintenant, il avait abouti à Bar-le-Duc, suivant un itinéraire très voisin.

Le Conseil municipal de Saint-Dizier ne s'était pas considéré comme battu par la réponse que le ministre avait faite, le 9 janvier 1845, à son vœu de 1844 (2). Au cours de la discussion de la loi de 1845, de concert avec tous les représentants des localités intéressées, il avait fait agir à la Chambre. De puissantes interventions s'étaient manifestées pendant les débats et le ministre avait dû s'engager, le 14 juillet, à adopter le tracé par Saint-Dizier s'il se révélait possible.

Des études sommaires, poursuivies pendant la deuxième moitié de l'année 1845, éclairèrent la question. Il apparut possible de conduire, sans dépenses exagérées, la ligne de Strasbourg par Saint-Dizier.

(1) 1798 bis. — (2) 1703.

Pendant qu'elles s'achevaient, l'avant-projet du canal de la Marne à la Saône et celui du chemin de fer de Saint-Dizier à Gray, étudié en 1837 par COURTOIS, avaient été soumis aux enquêtes locales. Les localités s'étaient, cette fois, unanimement prononcées pour le chemin de fer, susceptible à leurs yeux de transporter voyageurs et marchandises. Elles n'en mirent que plus d'insistance à réclamer le passage du chemin de fer de Paris à Strasbourg par Saint-Dizier : le Conseil municipal de Saint-Dizier provoqua une pétition de tous les habitants notables des cantons de Saint-Dizier, Chevillon et Ancerville, intéressés au passage par Saint-Dizier (1), et l'adressa, le 26 janvier 1846, au gouvernement.

La Compagnie prit fait et cause pour le même tracé : le 3 janvier, elle écrivit au ministre en invoquant, d'une part la nécessité de réunir le lit métallurgique de la Haute-Marne au bassin houiller de Sarrebrück (le tracé du chemin de fer de Strasbourg par Saint-Dizier économisait 50 km. sur la direction de Sarrebrück par Vitry et épargnait la construction d'un embranchement); d'autre part, le fait que, la section Vitry-le-François - Saint-Dizier appartenant à la grande ligne Nord-Sud de la France, le détournement du tracé du chemin de fer de Paris à Strasbourg servirait à une double fin (2).

Lors des enquêtes locales, les conseils généraux de la Seine, de la Haute-Marne et de la Meurthe l'avaient compris dans leurs vœux, et si des villes comme Nancy, le 5 février 1846, le rejetèrent, ce fut pour des raisons d'intérêts de localité. Le Conseil général des Ponts et chaussées, dans un avis du 19 février 1846, déclara que le classement du chemin de fer de Vitry à Gray entraînait de soi le passage de la ligne de Strasbourg par Saint-Dizier.

Le projet de loi du 23 mars 1846, qui proposait le classement et l'adjudication du chemin de fer de Vitry-le-François à Gray, ne pouvait que consacrer une pareille réunion d'avis convergents. Remontant à la promesse de 1845, l'exposé des motifs en déclarait la réalisation possible : « De nouvelles études ont été faites, s'exprimait-il : nous avons reconnu que cette solution était non seulement possible, mais désirable dans l'intérêt général; que si elle augmentait les dépenses et le parcours de la ligne principale, elle créerait pour cette ligne de nouvelles sources de revenus assez féconds pour que la compagnie qui doit être chargée de l'exploiter soit venue elle-même réclamer la direction par Saint-Dizier »; et il

(1) 1705. — (2) 1704.

concluait plus loin à propos du tracé du chemin de fer : « Nous laisserons de côté la section de Vitry à Saint-Dizier, puisqu'aujourd'hui cette section doit faire partie de la ligne de Paris à Strasbourg ».

En ce qui concernait le tracé de la ligne de Strasbourg, la commission de la Chambre se montra très réservée : elle déclara que c'était une question hors de sa compétence. Toutefois, après avoir entendu deux fois la Compagnie de Strasbourg, et tout en maintenant l'indépendance absolue du gouvernement, elle ne dissimula pas sa préférence :

« La commission est convaincue, concluait le rapport, que le tracé du chemin de fer de Paris à Strasbourg entre Vitry et Bar-le-Duc par Saint-Dizier est préférable, et, si elle s'abstient d'émettre un vœu à cet égard, c'est qu'il lui paraît superflu — l'exposé des motifs fait connaître que le gouvernement a usé de son droit — et que le parti auquel il s'est arrêté est conforme au sentiment de la commission. »

Au cours de la discussion, le projet du gouvernement se vit, le 8 mai, opposer par GILLON, député de la Meuse, une contre-proposition qui avait pour objet de porter le chemin de fer de Gray vers Sermaize et Pargny, pour se diriger d'un côté sur Vitry et de l'autre sur Bar. Le sous-secrétaire d'état représenta que cette combinaison était impossible à raison de l'existence, entre Saint-Dizier, Sermaize ou Pargny, d'un plateau qu'on ne pouvait songer franchir en ligne directe : il expliqua qu'on arrivait ainsi à un hameau du nom de Blesme, d'où le chemin de fer pourrait bifurquer d'une part sur Vitry, de l'autre sur Bar-le-Duc ; mais, par cette combinaison, le trajet de Saint-Dizier sur Bar était allongé de 23 km. et celui de Saint-Dizier sur Vitry de 2 : « Je néglige volontiers ce dernier allongement, conclut-il, mais j'appellerai l'attention de la Chambre sur le premier, qui affecte la direction la plus importante de l'Est sur le Midi de la France : la direction que doivent suivre les houilles et les blés. La combinaison de M. GILLON augmente, au taux de 0 fr. 06 par voyageur et de 0 fr. 10 par tonne de marchandises, de 1 fr. 38 par voyageur et de 2 fr. 30 par tonne de marchandises le prix du transport dans la direction de l'Est vers le Midi ». Finalement le projet passa sans modification à la Chambre des députés le 9 mai et à la Chambre des pairs le 8 juin. Le texte de la loi comportait un article disposant que, si dans un délai de 6 mois l'adjudication était restée sans résultat, l'Etat était autorisé à commencer les travaux.

Le passage par Saint-Dizier fut étudié au cours des années 1846 et 1847 par l'ingénieur en chef GUIBAL sous le contrôle de l'ingénieur en chef COLLIGNON (1) : contrairement aux prévisions, il présentait de réelles difficultés. Partant de la plaine de la Marne à Saint-Dizier, il arrivait dans les fonds de l'Ornain à Bar-le-Duc, un peu en aval de la ferme de Popey, après avoir traversé la vallée de la Saulx et franchi les deux faîtes qui séparent le bassin de cette rivière des deux bassins de la Marne et de l'Ornain. Il offrait donc deux contre-pentes inclinées toutes deux et dans leurs deux sens à 8/1000, l'une dirigée par la vallée de l'Ornel sur le col de Dorma, l'autre sur le plateau de Veel, et arrivait à Bar-le-Duc au moyen de deux percées souterraines : l'une sous la partie la plus basse du plateau qui domine Bar, la seconde sous le mamelon même qui porte la ville haute, la première de 1.950 mètres, la seconde de 350 mètres de longueur ; l'Ornain était passé sur un viaduc de 353 mètres de longueur et de plus de 18 mètres de haut. COLLIGNON déposa son mémoire le 29 septembre 1847,

Les difficultés de construction imposées à ce tracé par rapport à l'itinéraire si facile de Sermaize avaient de quoi faire hésiter. Les intérêts opposés de Bar-le-Duc et de Nancy n'avaient pas besoin de développer de grands efforts pour faire réfléchir l'autorité compétente. Au mois de janvier 1848, rien n'était encore décidé, et au préfet de la Haute-Marne, qui se faisait l'écho des inquiétudes, légitimes d'ailleurs, des ressortissants de son département (2), le ministre se bornait à faire répondre par le chef de la division des chemins de fer, BOUREUILLE : « Le projet s'examine en ce moment, Monsieur le Préfet, et je ferai tout ce qui dépendra de moi pour que la décision à intervenir ne se fasse pas longtemps attendre » (3). C'était presque une fin de non-recevoir : on verra au titre suivant le développement ultérieur que prendra cette question.

En même temps qu'elle se prononçait en faveur du passage de la ligne par Saint-Dizier, la Compagnie de Paris à Strasbourg soutenait, pour le prolongement de la même section au delà de Bar-le-Duc, le tracé suggéré par MARINET, via Loxéville et Commercy. Ce fut également l'avis qu'émit le Conseil général des Ponts et chaussées et qu'adopta le ministre des Travaux publics par une décision notifiée le 24 janvier 1846.

Il y avait dans toute cette partie du chemin de fer, sans parler même de la partie non précisée entre Vitry-le-François

(1) 1191. — (2) 1708. — (3) 1709. —

et Bar-le-Duc, des travaux importants qu'il était indispensable d'amorcer sans retard à cause des délais que leur achèvement nécessitait : le grand pont sur la Marne en amont de Vitry-le-François qui appartenait d'ailleurs encore à la 2^e section ; les deux grandes tranchées de Loxéville et de Cousances ; puis le grand pont sur la Meuse à Issey, les deux souterrains de Pagny-sur-Meuse et de Foug, et les trois grands ponts sur la Moselle à Fontenoy et à Liverdun.

Le projet aval de Vitry-le-François, qui comprenait le grand pont sur la Marne, fut approuvé le 9 septembre 1846 et adjugé le 27 octobre (1).

Le projet du tracé définitif du chemin de fer entre Bar-le-Duc et Toul, dans la traversée des hauts plateaux, fut de son côté approuvé en mai et juin 1846 (2), de sorte que l'ingénieur en chef COLLIGNON fut en mesure de soumettre rapidement les projets des souterrains de Pagny-sur-Meuse et de Foug et du grand pont sur la Meuse. Le lot de Foug, soumis le 31 mai 1846, fut approuvé le 19 février 1847 (3) ; le lot de Pagny-sur-Meuse, proposé le 12 mars 1847, fut approuvé le 24 juillet suivant (4) ; enfin le lot de Ville-Issey fut adressé à l'administration supérieure le 19 décembre 1847 (5).

Le souterrain de Pagny fut d'abord exécuté en régie. On y pratiqua des galeries d'essai pendant tout le courant de l'année 1847 jusqu'en fin août, où l'adjudication des travaux eut lieu en faveur d'un sieur SAINT-MARTINAL qui s'attaqua immédiatement aux travaux. Le souterrain de Foug fut entrepris dans les mêmes conditions.

Un gros effort avait donc été réalisé dans cette première période pour l'ouverture de tous les travaux de longue haleine. Le ministre lui-même ne s'en tenait pas là et annonçait spontanément à la Compagnie, au début de 1848, son intention d'activer encore ces entreprises, de mettre en œuvre celles qu'on avait encore négligées, notamment les travaux des faites de Loxéville et de Cousances et les ponts sur la Moselle.

A partir de Nancy la situation n'était pas moins bonne. La Compagnie, comptait ouvrir dès 1849 la section comprise entre Sarrebourg et Strasbourg. Le ministre avait, sur sa demande, fait mettre en œuvre les deux lots qui séparaient la gare de Sarrebourg de l'origine des travaux en cours au faite séparatif, c'est-à-dire le lot de Sarrebourg de 3.200 mètres jusqu'au passage de la Bièvre (6) et le lot de Réding du passage de la Bièvre jusqu'à l'origine des entreprises

(1) 1440. — (2) 1345, 1346, 1347. — (3) 1469. — (4) 1467. — (5) 1466. — (6) 1487.

d'Hommarting (1). Ces deux lots furent approuvés le 17 décembre 1846 : la Compagnie pouvait donc être assurée d'en disposer au cours de l'année 1848 (fig. 27).

Entre Nancy et Sarrebourg, le tracé ne comportait d'autre difficulté que le passage de la Meurthe à Art que l'ingénieur en chef COLLIGNON proposait, on s'en souvient, de réaliser par un ouvrage unique portant canal et chemin de fer. La Compagnie était peu favorable à une disposition restée jusqu'alors sans exemple, où elle voyait surtout une occasion de très longs retards. Le lot comprenant ce point délicat fut soumis au Conseil général des Ponts et chaussées au cours de décembre 1847 : il rendit son avis en janvier 1848, sans qu'aucune décision ministérielle ne vint à ce moment le consacrer. Le lot de Rosières qui faisait suite était approuvé cependant depuis le 31 juillet 1846 (fig. 25).

Le lot précédent, qui s'étendait du chemin des prés de Maxéville au chemin de Bayon, comprenait la traversée de Nancy : il avait été approuvé le 14 novembre 1846. La détermination du périmètre de la gare de Nancy avait été faite en 1845. Le Conseil municipal de Nancy en avait délibéré le 1^{er} août de cette année. L'embarcadère des voyageurs était projeté entre les faubourgs Stanislas et Saint-Jean. Les plans en avaient été dressés par l'architecte de la 4^e section NEPVEU : l'embarcadère était établi au niveau moyen des rues Saint-Jean et Stanislas, au fond d'une vaste cour, à 4 mètres au-dessus des rails. Au rez-de-chaussée sur la cour, qui formait étage sur les voies, étaient installées les salles de distribution des billets et d'enregistrement des bagages. Les salles d'attente étaient en sous-sol par rapport à la ville, mais au niveau des voies. Le chargement des bagages se faisait du haut de l'étage par une large baie. Il en était de même des diligences et chaises de poste, à chaque extrémité du grand portique qui couvrait les voies. Les trottoirs étaient élevés de 1 mètre au-dessus des rails. De l'autre côté de ce portique, couvert au moyen de fermes POLONCEAU, on accédait par deux ponts suspendus à un trottoir réservé aux arrivées de Strasbourg. Le portique comprenait deux travées couvrant chacune deux voies (2).

Comme à Paris, la Compagnie estimait ces dispositions trop exigües. La station en effet, limitée en amont et en aval par les deux artères entre lesquelles elle était placée, ne pouvait ni se développer du côté de la ville pour des raisons

(1) 1488. — (2) 284.

d'urbanisme, ni du côté du faubourg, occupé en cet endroit par un établissement public. La Compagnie émit l'idée de la reporter en amont, au droit des promenades, entre la rue du faubourg Stanislas et la ruelle de l'Esprit. Mais les enquêtes étaient terminées : le Conseil municipal s'était prononcé d'une manière positive pour l'emplacement ci-dessus. On opposa à la Compagnie le fait accompli. Contrainte de se contenter du périmètre choisi, elle essaya d'en obtenir la meilleure utilisation : elle demanda que la halle couverte fût portée à 102 mètres, qu'on réduisît la hauteur des trottoirs pour permettre le service des bagages, qu'on prévît un emplacement pour un buffet ; enfin différents aménagements intérieurs nécessaires au service.

Un deuxième avant-projet fut dressé par NEPVEU pour donner satisfaction à ces desiderata. Il fut déposé le 4 août 1847 : la gare couverte avait 109 mètres de longueur et le portique était de 3 travées de 10 mètres de largeur ; de l'autre côté des voies, un bâtiment de 68 mètres contenait un restaurant et ses dépendances. Le devis passait de 870.000 francs à 1.116.275 francs. La Compagnie avait satisfaction ; mais l'administration jugea cette dépense excessive.

Le projet de la gare des marchandises comprenait de son côté une seule masse de magasins présentant à peine 130 mètres de quais, développement tout à fait insuffisant. La Compagnie demanda, côté Nancy, toute la surface triangulaire occupée par le Mont de Piété et l'hôpital militaire et, sur la rive opposée, un autre emplacement d'une contenance à peu près semblable. Sur le premier emplacement, elle proposait d'établir une halle couverte de 100 mètres de longueur parallèle à la voie, précédée d'une vaste cour réunie par une rampe au faubourg Saint-Jean, et un quai à air libre pour les marchandises susceptibles d'y être reçues. L'ensemble de cet emplacement était affecté, suivant son projet, d'une part, aux marchandises d'arrivée en provenance de Paris et de Metz et de départ en direction de Strasbourg ; d'autre part, aux dépôts de houilles et de cokes destinés à la consommation de Nancy. Sur l'autre rive, le long de la rue du faubourg Saint-Jean, elle plaçait, en direction normale au chemin de fer, deux autres magasins de 60 mètres de longueur affectés ceux-là aux marchandises d'arrivée en provenance de Strasbourg et de départ en direction de Paris et de Metz. Le long du faubourg Saint-Jean, elle proposait d'opérer également le chargement et le déchargement des chaises de poste et des diligences.

Les établissements de Nancy comportaient des ateliers de réparation, et des remises de matériel. La Compagnie s'était d'abord opposée à leur adjonction à la gare de Nancy ; il lui paraissait plus convenable de les annexer à celle de Frouard, où avait lieu la bifurcation des deux branches de sa concession. Un examen plus approfondi de la question lui fit craindre, si elle s'obstinait à les vouloir à Frouard, que l'État fût tenté de les laisser à sa charge comme dépendant de l'embranchement. Elle se rallia à la formule des ingénieurs : elle demanda pour ces ateliers une rotonde pour 12 locomotives en service, un bâtiment pour 10 locomotives et tenders en réparation, un bâtiment analogue pour les ateliers eux-mêmes, un hangar à l'amont pour 10 feux de forge, un hangar semblable pour la chaudronnerie, deux bâtiments normaux à ces hangars pour les approvisionnements et deux remises pour 112 voitures en service ou en réparation.

Les travaux du Bas-Rhin suivaient leur cours qui, depuis le début, n'avait jamais été bien rapide. Dans la vallée de la Zorn comme à Arschwiller, on rencontra des terrains moins favorables qu'on n'avait supposé.

Au cours de la percée d'Hoffmühl en particulier, au lieu de voir le massif rocheux devenir de plus en plus compact, on constata des fissures marneuses provenant de la dislocation intérieure du terrain : il se produisit des éboulements. Les devis avaient été calculés avec des souterrains non voûtés : on dut les voûter, d'où de notables augmentations de dépenses. A la sortie de la vallée, il fallut encore attendre presque toute l'année 1846 pour aboutir à l'adjudication du lot de travaux — le dernier restant à exécuter — compris entre l'usine de la Stambach et le pont de Monswiller. Elle fut faite le 20 novembre aux entrepreneurs HUCK et FREUSDORFF. Le projet n'en fut d'ailleurs définitivement approuvé que le 11 février 1847 (1) ; il comptait un souterrain : le souterrain du Hoh-Barr, de 300 mètres, et un pont sur la Zorn. L'adjudication donnait deux ans pour achever ces ouvrages ; la Compagnie voulait exploiter en 1849 : elle agit très énergiquement pour que ce laps de temps fût réduit à un an. Mais les délais qu'encoururent les expropriations rendirent inopérante cette intervention : un premier pourvoi obtint la cassation du jugement d'expropriation le 27 janvier 1848 (2) et la révolution renvoya à une date indéterminée la reprise des opérations du jury. Ce retard compromettait tous les résul-

(1) 1496. — (2) 1497.



(d'après une lithographie de Maugendre)

LA GARE DE STRASBOURG

tats acquis sur les autres lots. Dans la plaine les terrassements étaient achevés à la fin de 1847; le nombre et l'emplacement des stations avaient été arrêtés; c'était : Saverne, Steinbourg, Dettwiller, Wilwisheim, Hochfelden, Mommenheim, Brumath, Vendenheim et Mundolsheim. L'ingénieur en chef avait déposé le 28 décembre son rapport sur les dispositions générales et particulières de chacune d'elles.

A peine constituée, la Compagnie avait reçu communication du projet en cours pour la gare de Strasbourg : elle en avait différé l'examen pour se donner entièrement aux questions dont la solution, à ses yeux, était plus urgente sur la première section. Mais, dès son arrivée à Strasbourg, son ingénieur, Emile CHEVALIER, transmit au comité de direction un arrêté du préfet du Bas-Rhin autorisant la Compagnie de Strasbourg à Bâle à établir provisoirement dans la station intérieure les voies nécessaires pour le service de ses voyageurs et de ses marchandises. Cette autorisation était d'une portée très grave en ce qu'elle préjugait la réalisation des dispositions éventuelles du projet approuvé; or, ce projet contenait à tout le moins une disposition inacceptable pour la Compagnie de Paris à Strasbourg : le raccordement, par une courbe de 200 mètres, des voies de service de la gare des marchandises avec les voies principales, rayon de courbe impraticable aux locomotives « à longue chaudière » du modèle de celles qu'elle avait commandées. Sur ses instances (1), et pour lui laisser le temps de présenter ses observations en détail, le préfet consentit à suspendre l'effet de son arrêté. La Compagnie soumit ses doléances par deux lettres des 23 et 27 juin 1846 (2).

Elle constatait d'abord que, rien qu'à considérer sa superficie, 4 hectares 60 ares, la gare de Strasbourg présentait un périmètre absolument insuffisant eu égard aux besoins des trois lignes de chemin de fer qui étaient destinées à y aboutir : celle de Bâle, celle de Paris et celle de Lauterbourg. La gare de Derby, exposait-elle à titre d'exemple, moins importante et terminus de deux lignes seulement, contenait 15 hectares. La Compagnie n'en demandait pas tant : l'ingénieur en chef avait habilement utilisé l'espace qui lui avait été assigné; elle proposait de donner simplement un peu d'air à cet espace en l'accroissant de 2 hectares 20 ares seulement. D'autre part, l'ingénieur en chef avait interprété le principe de la communauté d'une manière beaucoup trop stricte,

(1) 1832. — (2) 1833, 1834.

en l'appliquant jusqu'aux moindres détails. La Compagnie demandait des dépendances distinctes pour les deux services.

Pour le tronç commun elle réclamait au moins trois voies, la voie de droite à réserver aux provenances de Bâle, celle de gauche aux provenances de Paris, celle du milieu aux départs de Strasbourg dans les trois directions; le rayon des courbes de raccordement des voies principales du tracé commun avec les voies de service, infranchissable à ses locomotives à 200 mètres de rayon, devait être porté à 260 mètres.

La gare des voyageurs était par trop courte : 82 mètres de hangar couvert, espace à peine capable d'abriter des convois de 12 voitures. Il fallait en modifier la direction pour l'amener perpendiculairement à l'axe du canal des faux remparts, ce qui permettrait de lui attribuer 115 mètres, longueur nécessaire pour abriter des convois de 17 voitures, et cela, sans réduire, au-dessous de 300 mètres, les courbes de raccordement des voies de cette gare avec les voies principales.

Le nombre des voies couvertes n'était que de 6; la Compagnie de Paris à Strasbourg en demandait 8 partagées en deux groupes de quatre, séparés par un trottoir de 8 mètres de largeur. Au lieu de salles d'attente et de cours communes, cause permanente de confusion et de désordre, disait-elle, elle émettait le vœu qu'il fût établi, de chaque côté de la halle couverte, des bâtiments et dépendances à peu près symétriques pour chacune des deux lignes (fig. 13).

La gare des marchandises était d'une exigüité manifeste. Pour en accroître l'étendue il fallait déplacer la halle aux blés, ce qui permettrait de construire deux nouveaux magasins pour marchandises et d'augmenter celui qui était réservé à la douane.

Les ateliers de réparation, les remises de locomotives et de voitures destinés au chemin de fer de Bâle étaient établis, suivant le contre-projet de la Compagnie, dans l'espace compris entre les voies principales, la rue militaire et la rue du Marais-Vert; le terrain situé sur la gauche du chemin, entre les voies principales, le gazomètre et la rue militaire, était moyennant une augmentation de sa superficie réservé aux ateliers et remises du chemin de fer de Paris.

Ce contre-projet servit de base à des conférences contradictoires tenues à Strasbourg entre l'ingénieur en chef SCHWILGUÉ, l'ingénieur CHEVALIER et l'ingénieur POLONCEAU. SCHWILGUÉ déposa son rapport le 14 septembre suivant. Venu à Paris le défendre au Conseil général des Ponts et

Saverne: c'était la place toute désignée pour la douane qui y occuperait une position centrale entre le chemin de fer et le canal.

La Compagnie de Bâle, invitée à présenter ses observations, ne les déposa que le 5 décembre. Elle demandait une composition différente de la gare des marchandises. Cette combinaison, qui consistait à étendre en longueur les deux lignes de hangars de façon à leur faire longer le faubourg ne pouvait convenir à la Compagnie de Paris pour des considérations d'ordre pratique; d'ailleurs la Ville, préoccupée de ne pas réduire les surfaces réservées, à l'intérieur de l'enceinte fortifiée, aux locaux d'habitation, fit opposition à l'expropriation du massif de maisons situé entre la rue de Pâques et le quai.

La Compagnie de Paris à Strasbourg suggéra alors de reporter les ateliers de réparations des deux chemins de fer extra-muros en utilisant leurs anciens emplacements intra-muros pour y étendre les gares de marchandises (11 février). Elle s'entendit avec la Compagnie de Bâle. Mais, la Ville, économe d'habitations, fit une contre-proposition : puisque les compagnies acceptaient l'idée de rejeter leurs ateliers de réparations extra-muros, elles ne pourraient élever, pensait-elle, aucune objection, à ce que cette mesure fût appliquée de préférence aux gares de marchandises. L'ingénieur en chef du Bas-Rhin était personnellement défavorable à cette nouvelle combinaison; mais, lié par des instructions du préfet sollicité lui-même par la Ville, il dut en étudier le projet. Les dépendances des gares des marchandises étaient, dans ce système, notablement augmentées; mais la halle aux blés demeurait à l'intérieur de la ville et il fallait établir, à proximité des ateliers, réintroduits intra-muros, des dépôts de houille et de coke : d'où l'obligation de manœuvrer constamment entre la gare extérieure et les annexes de la gare intérieure. C'était en outre séparer la gare des marchandises du canal, accroître les frais de camionnage des marchandises de la gare extra-muros à l'intérieur de la ville, l'obligation de prévoir deux bureaux de douane, le danger permanent d'accidents dû au croisement des voies de la ligne de Paris par celles de Bâle en direction de la gare des marchandises.

La Compagnie de Paris à Strasbourg ne put que s'opposer à de telles dispositions. On en revint aux propositions précédentes; mais on avait de nouveau perdu toute une année.

D'après les publications officielles du ministère des Travaux publics, l'Etat dépensa au cours des exercices 1846 et 1847 :



Imprimé par Godard

Lieut. Gte Menthon

Fig. 14. — Général de Menthon (d'après une lithographie de l'époque).

entre Paris	}	en 1846	6.441.933 fr. 57
et Hommarting		en 1847	27.699.036 fr. 32
			34.140.969 fr. 89
entre Hommarting	}	en 1846	2.364.125 fr. 07
et Strasbourg		en 1847	2.857.695 fr. 01
			5.221.820 fr. 08
Total			39.362.789 fr. 97

ce qui mettait ses dépenses depuis l'origine, entre Paris et Hommarting, à 35.397.821 fr. 45, et à 11.331.645 fr. 94 entre Hommarting et Strasbourg : c'est dire que, sur cette dernière section, le crédit général était à peu près épuisé.

D'après les états conservés aux Archives nationales, voici comment étaient décomposées les dépenses, par section et par nature de travaux :

1846 (et années antérieures pour les 2 ^e et 4 ^e sections)	Terrains	Terrassements	Ouvrages d'art	Stations	Frais généraux
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1 ^{re} section.	333.480 59	225.698 19	343.049 96		247.816 69
2 ^e section.	802.808 93	1.006.608 13	2.514.207 17		82.293 54
3 ^e section.					71.280 33
4 ^e section.	393.097 52	810.750 79	2.948.857 20		275 829 67
5 ^e section.	383.616 69	501.341 91	512.416 67	25.748 24	37.284 65
Embranchement de Reims					14.343 43
	1.913.003 73	2.544.399 02	6.318.531 »	25.748 24	728 848 31
	11.530.530 30				
1847					
1 ^{re} section.	11.277.981 59	6.637 343 24	2.203.897 13		203.909 31
2 ^e section.	1.175.180 55	1.729.434 14	2.466.823 66		72.845 18
3 ^e section.	158.413 98	34.471 59	71 299 40		113 671 18
4 ^e section.	1.233.823 10	663.571 70	1.580 947 93		121.657 27
5 ^e section.	640.986 05	394.271 49	513 607 24	10.045 04	38 384 »
Embranchement de Reims ..	2 069 50				8.395 35
	14.488.454 77	9.459.092 16	6.836 575 36	10.045 04	558.862 29
	31.353.029 62				
	42.883.559 92				

CHAPITRE VI

LE PREMIER TEMPS : L'EMBRANCHEMENT DE SARREBRÜCK

La construction de l'embranchement de Sarrebrück, long de 122 km., était une obligation aussi lourde, à elle seule, que les travaux mis à la charge de la Compagnie sur toute la ligne principale. Par sa longueur, il équivalait à l'une ou l'autre des lignes de Paris à Rouen ou de Paris à Orléans, chacune dévolue cependant à une compagnie particulière. De plus, cet embranchement présentait une particularité qui n'appartenait à aucune de ces deux lignes : c'était une ligne-frontière, dont la majeure partie du trafic devait trouver sa source en pays étranger. Il en résulta que les préoccupations techniques que la construction de cet embranchement causèrent à la Compagnie, se doublèrent de soucis d'ordre politique qui la dépassèrent, mais qu'elle ne put délibérément rejeter.

Au point de vue technique, la désignation de l'ingénieur en chef THIRION était une première garantie. Il semblait bien d'ailleurs — et l'expérience le confirmera — que les devis dressés pour la construction de l'embranchement avaient été fondés sur des évaluations exactes.

Dès le mois d'octobre 1846, l'ingénieur en chef avait terminé ses études commencées au mois de mai et remis à la Compagnie le projet du tracé définitif pour qu'elle le soumit à l'approbation du ministre (1). Le tracé proposé satisfaisait aux obligations du cahier des charges et ne différait de l'avant-projet présenté par l'ingénieur en chef LE JOINDE que par des modifications de détails, qui réalisaient des économies notables et assuraient de meilleures conditions d'exploitation. D'après les dernières évaluations faites sur ce tracé, on pouvait espérer renfermer la dépense de construction, y compris les intérêts des capitaux investis avant l'exploitation, dans la limite des 42.768.000 francs

(1) 1350.

prévus dans les calculs qui avaient servi de bases à la loi de concession.

En même temps qu'il rédigeait son projet, l'ingénieur en chef THIRION avait, avec l'autorisation de la Compagnie, bien que le tracé n'eût pas été encore approuvé dans sa forme définitive, fait procéder à la levée des plans parcellaires. On gagnait ainsi d'assez longs délais et on ne risquait guère d'avoir fait un travail inutile, le projet en instance d'approbation étant sensiblement le même que l'avant-projet déjà retenu.

Le projet du tracé définitif fut remis au ministre le 17 décembre 1846 (1) : il se soudait, à Frouard, à la ligne principale par une courbe de 800 mètres ; la Moselle était franchie sur un pont de quatre arches en fonte de 30 mètres d'ouverture sur piles et culées en maçonnerie ; le second passage était proposé à Ars-sur-Moselle au moyen d'un pont du même type, mais dont les arches avaient 33 mètres d'ouverture. L'ingénieur en chef THIRION — c'était son innovation essentielle — avait rejeté le système de l'entrée à Metz par Longeville, avec la station au pré Saint-Symphorien : suivant cette combinaison, en effet, la voie ferrée eût été établie dans une plaine submersible et les convois se seraient trouvés sur une chaussée étroite entourée d'eau. Pour la même raison il avait rejeté également le tracé qui, traversant comme le sien la Moselle à Ars, se serait dirigé en droite ligne sur le même terminus. Il avait choisi de traverser la Moselle en aval d'Ars, pour s'élever ensuite sur le plateau de Montigny, et aboutir aux glacis de la place, immédiatement en face du jardin de l'évêché (fig. 15). La station était placée sur ce point, séparée de la ville par les fortifications : son périmètre était fixé à 4 hectares. Cette disposition était infiniment plus favorable que celle de l'avant-projet : elle facilitait en particulier le raccordement de la ligne de Sarrebrück qui, des prés Saint-Symphorien, aurait dû, pour atteindre la Seille, couper nécessairement le contrefort du Sablon, à une profondeur telle que les aqueducs alimentant les principales fontaines de la ville se fussent trouvés interceptés, sans compter les difficultés que pouvait réserver l'ouverture d'une tranchée très profonde dans l'argile bleue du lias dont est composé ce contrefort.

Le projet ainsi défini fut, dès le début de l'année 1847, expédié par l'administration dans les préfectures intéressées pour être soumis aux enquêtes. Les enquêtes furent ouvertes

(1) 1788.

décida d'adopter le système de cession à l'amiable (1) : on délégua sur place un agent du service du contentieux et, dès le 10 mai, pour calmer les bruits alarmants et les inquiétudes soulevées parmi les propriétaires, le conseil d'administration fit ouvrir à la Compagnie par la banque SIMON, à Metz, un crédit de 1.000.000. Le 8 mai, une ordonnance d'urgence fut rendue sur la demande de la Compagnie en faveur de l'embranchement. Mais on attendait toujours l'envoi des procès-verbaux des enquêtes, qui traînaient dans les bureaux des préfectures. Pressé par la Compagnie, l'inspecteur divisionnaire LEMASSON consentit à déposer son rapport pour toute la ligne en se fondant, en ce qui concernait les sections pour lesquelles les dossiers manquaient, sur l'identité du tracé définitif et de l'avant-projet.

Dans l'intervalle, l'ingénieur en chef THIRION s'était occupé de distribuer les projets de détail. Il les avait répartis en cinq lots :

le 1 ^{er} lot de 1.350.000 francs	(23 km. 600),
le 2 ^e — de 1.000.000 —	(19 km. 300),
le 3 ^e — de 1.691.000 —	} (78 km.).
le 4 ^e — de 1.306.000 —	
le 5 ^e — de 3.686.000 —	

Dès le mois de janvier, le conseil en avait approuvé les adjudications : le 1^{er} à un sieur GÉRARD, le second à la maison CIVET et BRISSARD; quant aux 3^e, 4^e et 5^e lots, qui s'étendaient sur 78 km. de la route royale 57 à la frontière prussienne, on les attribua à la maison PARENT et SCHAKEN qui avait à son actif l'exécution d'un grand nombre de travaux publics en Belgique et à laquelle on confiait à la même époque l'entreprise de ballastage sur les 1^{re} et 2^e sections de la ligne principale (2).

Enfin le Conseil général des Ponts et chaussées délibéra sur l'embranchement; mais, faute de l'accomplissement des formalités indispensables, il n'approuva d'abord que la partie du tracé comprise entre Frouard et Peltre. La Compagnie pensait en avoir terminé pour cette partie du chemin; mais le tracé étant dirigé au travers d'une zone militaire, il fallait obtenir encore l'accord du Comité des fortifications et de la Commission mixte des Travaux publics. La Compagnie avait surtout besoin de cet accord pour le pont sur la Seille, entre Metz et Magny, qui était nécessaire au service des travaux. Ce pont était prévu en maçonnerie avec chambre

(1) VII, Bb, C, 54, 70, 119, 122, 159. — (2) VII, Ba, B, 4, 6.

de mines; les autorités militaires locales étaient d'accord : le conseil d'administration fit sonder le général BERGÈRE, rapporteur de la question au Comité des fortifications, qui n'eut pas d'objection à ce mode de construction et qui assura que le Comité serait du même avis (1). Le comité de direction de la Compagnie crut en conséquence pouvoir autoriser l'ingénieur en chef THIRION à ouvrir le chantier; il écrivit en même temps au ministre pour faire hâter l'envoi des dossiers d'enquête de l'arrondissement de Sarreguemines, qui n'étaient toujours pas parvenus (2); il intervint enfin auprès du secrétaire de la Commission mixte des Travaux publics et de l'inspecteur général KERMAINGANT pour faire presser l'homologation du tracé.

Cependant le conseil prit soudain peur de la précipitation qu'il avait mise à l'ouverture et à la poursuite des travaux alors que le projet n'était même pas approuvé. THIRION fut prié de ralentir les acquisitions amiables auxquelles il avait donné la plus grande activité (3). Les événements faillirent donner raison à ces appréhensions : la Commission mixte des Travaux publics décida que la traversée de la Seille se ferait au moyen d'un pont en fonte de deux arches de 14 mètres d'ouverture chacune. Ce ne fut que par un recours au ministre de la Guerre que la Compagnie obtint, contrairement aux conclusions du rapporteur, le maintien des dispositions antérieures (octobre 1847) (4). Mais à ce moment THIRION avait déjà reçu l'ordre de ralentir très sensiblement ses travaux, en raison de l'échec des négociations poursuivies pendant toute cette période avec la Prusse.

Il ne suffisait pas, en effet, de pourvoir à la construction de l'embranchement : il fallait encore s'assurer de ses débouchés économiques. Une des principales considérations, qui avaient entraîné la Chambre des députés à adopter l'embranchement de Sarrebrück, avait été la certitude qu'il serait prolongé à travers la Prusse et soudé aux rails du chemin de fer bavarois qui aboutissait à Mannheim. A cette condition de tracé s'était ajoutée une condition de tarif : l'embranchement ayant principalement pour aliment l'importation des houilles du bassin de Sarrebrück, la Chambre avait jugé indispensable d'obtenir du gouvernement prussien la signature d'une convention assurant la liberté de ce trafic, et le ministre avait, on s'en souvient, pris l'engagement d'obtenir

(1) 1792, 1793. — (2) 1794. — (3) 1796. — (4) 1797.

la conclusion de cette convention, dont les termes avaient subi d'ailleurs une première discussion à propos du canal des houillères.

Or, le vote de la loi de 1845 avait reposé sur une équivoque. Dans son rapport, en effet, la commission de la Chambre des députés, faisant état des négociations en cours entre la France et la Prusse au sujet du canal des houillères, avait déclaré que le traité en préparation consacrerait d'une part l'égalité des droits des ressortissants des deux pays quant aux conditions de vente, de livraison et de taux de chargement des charbons; d'autre part, que la franchise, dont bénéficiait alors la houille à la sortie du territoire prussien, ne serait pas remplacée par un droit supérieur au droit d'entrée en France de 0 fr. 11 la tonne. Sans doute ces conditions étaient indispensables; la seconde, surtout, avait un but de sauvegarde économique de la plus haute importance : elle devait éviter que les établissements industriels qui n'allaient pas manquer de se fonder à proximité de la nouvelle voie de communication, grâce à la perspective des débouchés nouveaux qu'elle leur procurerait, fussent exposés à se trouver à la merci du bon plaisir du gouvernement prussien, libre d'augmenter à son gré le prix de vente du combustible; mais en présentant ces conditions comme admises des deux parties en cause, la commission de la Chambre avait pris ses désirs pour des réalités.

Si l'on se reporte, en effet, au procès-verbal des conférences tenues à Sarrebrück du 2 au 4 décembre précédent entre les commissaires des deux gouvernements, la thèse française comporte bien l'insertion dans la convention en question des deux conditions ci-dessus, et le délégué français s'appuie pour les faire admettre sur les avantages commerciaux importants que la Prusse est appelée à tirer de la nouvelle voie de communication; mais on ne voit pas que le commissaire prussien y eût d'aucune façon adhéré (1) : « M. le Commissaire prussien — lit-on au procès-verbal — se borne à faire observer, en ce qui concerne les indications qui précèdent, que le gouvernement prussien possède déjà tous les documents pour apprécier les intérêts de la Prusse et les intérêts, qui lui paraissent encore plus importants, de la France dans l'affaire dont il s'agit ». Rien moins qu'un accord des deux gouvernements allait donc servir de point de départ, en 1846, à la reprise, à propos du chemin de fer, des négociations ouvertes en 1844 à l'occasion du canal.

(1) 1335.

Encore les conversations précédentes s'étaient-elles déroulées dans des circonstances beaucoup plus favorables pour la France : le canal des houillères n'était en effet qu'une éventualité; on pouvait ne pas le construire et peser ainsi sur la décision prussienne. En ce qui concernait le chemin de fer, rien de pareil; la concession en avait été faite sans condition; l'embranchement ne pouvait pas ne pas s'exécuter, et il le faisait en effet. Dès lors pour la Prusse il suffisait de durer : la ligne une fois achevée, aucune puissance au monde ne serait plus susceptible de lui faire admettre des conditions qui la priveraient d'un privilège économique, dont sans doute elle ne songeait pas pour le moment à se servir, mais qui pouvait être à l'occasion entre ses mains une arme redoutable.

Cette situation explique le développement des négociations et leur inachèvement final. D'abord, on ne sait pourquoi les premières instructions données au commissaire français, le préfet de la Moselle GERMEAU, ne concernèrent que la direction générale du chemin de fer et le mode suivant lequel il devait être procédé à son exécution. C'était là affaire d'ingénieurs : le commissaire prussien, baron DE DECHEN, directeur du conseil supérieur des mines de la Prusse rhénane, le fit remarquer à son collègue dès le 5 mai 1846, en regrettant que ses pouvoirs fussent renfermés dans des limites si étroites (1).

La Compagnie se préoccupait de son côté du prolongement de l'embranchement jusqu'à Sarrebrück : l'absence de ce prolongement, écrivait-elle au ministre le 7 février (2), rendait inutile l'embranchement lui-même, dont toute la raison d'être était de constituer la ligne la plus courte entre Paris et le centre de l'Allemagne. Elle se proposait donc de solliciter le gouvernement prussien de lui accorder la concession de ce prolongement. « Elle veut demander en même temps, poursuivait-elle, que les moyens, dont la Prusse dispose aujourd'hui pour l'exploitation de ses houilles, reçoivent le développement qui est nécessaire pour que l'industrie métallurgique de la Moselle, de la Meurthe, de la Meuse vienne y puiser le combustible et puisse étendre ainsi ses opérations ». Mais elle ne pouvait entreprendre le prolongement du chemin de fer jusqu'à Sarrebrück qu'à des conditions favorables et, pour les obtenir, demandait l'appui du gouvernement. Réciproquement, elle sondait les intentions du gouvernement prussien. CUBIÈRES, connaissait personnellement Alexandre

(1) 1869. — (2) 1866.

DE HUMBOLDT qui occupait à la cour de Prusse une situation importante : il lui remit une note détaillée sur la question (1).

Cette note faisait valoir l'intérêt international de la ligne de Sarrebrück à Frouard : « Entre les deux cabinets, disait-elle, comme entre les deux pays, il n'y a pas d'affaire plus importante. Il s'agit d'augmenter la somme des échanges et de multiplier les rapports personnels en donnant aux marchandises ainsi qu'aux voyageurs un moyen de transport plus économique et plus rapide. C'est la véritable manière de resserrer les liens qui existent entre la France et l'Allemagne, c'est la garantie la plus solide à donner à la paix ». Elle s'étendait ensuite sur les convenances qui s'attachaient pour le gouvernement prussien à accorder à la Compagnie de Strasbourg la concession du chemin de fer de Sarrebrück. Si ce n'était pas elle qui construisait ce prolongement, la Prusse serait obligée de l'exécuter aux frais du Trésor public. Mais, en réalité, l'intérêt du gouvernement prussien était de le confier à la Compagnie qui était, par l'étendue même de sa concession, particulièrement bien outillée pour s'en charger. « Ajoutons — disait la note — que si l'extrémité du chemin vers Sarrebrück sur le territoire prussien était exploitée par une administration et le reste de la ligne sur le territoire français par une administration différente, il deviendrait à peu près impossible d'établir entre ces deux autorités et ces deux intérêts la bonne harmonie qui est la première condition de l'économie, de la célérité et de la sécurité dans le service ».

Cependant, les négociations poursuivies par le préfet de la Moselle, traînaient toujours. Le conseil d'administration de la Compagnie refit une démarche auprès du ministre des Travaux publics. Celui-ci répondit que les conversations étaient ouvertes et que la parole appartenait au ministre des Affaires étrangères. Le conseil lui demanda d'intervenir dans ces négociations : le ministre commença par refuser.

Peu de temps après on connut l'étendue des pouvoirs des négociateurs et le résultat de leur entrevue (2).

Le gouvernement prussien s'engageait à faire construire « sur son territoire un chemin de fer, qui s'étendrait depuis la frontière de France, en suivant la vallée du Moulin dit Deutsch Miehle jusqu'à la Sarre, traverserait cette rivière au-dessous de Sarrebrück, et coïnciderait à la station principale près de Saint-Jean avec le chemin de fer qui de là conduirait à la frontière bavaroise » ; la convention prévoyait

(1) 1338. — (2) VII, Ba, A, 147.

la continuation ininterrompue du chemin de fer au passage de la frontière; l'égalité des habitants des deux états pour le droit au transport et les conditions prescrites; le transport sans rupture de charge à la frontière, et indifféremment par wagons français et prussiens, des houilles, depuis les points de chargement jusqu'à Metz; le droit pour les administrations de chemins de fer de l'un et de l'autre côté de se procurer en propriété les localités nécessaires pour le logement de leurs moyens de transports; la conformité des règlements concernant l'exploitation et les signaux, etc... Aucun article ne concernait la fixation des tarifs douaniers.

En le faisant remarquer au ministre, la Compagnie renouvela sa demande d'être introduite dans les conférences, au moins comme conseil du commissaire français. Elle parvint à obtenir du ministre qu'il donnât de nouvelles instructions et de nouveaux pouvoirs au préfet de la Moselle, lequel, en juillet suivant, essaya de renouer les conversations. Mais cette fois, ce fut le baron DE DECHEN qui, sous divers prétextes, se déroba. Les choses traînèrent ainsi un an.

Dans l'intervalle, Alexandre DE HUMBOLDT avait répondu au général DE CUBIÈRES en lui transmettant une lettre du ministre des Finances prussien, HOTWELL. On n'a pu retrouver cette lettre, qui informait la Compagnie de l'intention du gouvernement prussien de construire le prolongement de la ligne française sur son territoire et de le concéder à l'industrie privée (juillet 1846) (1). Confirmant d'ailleurs ces renseignements, une compagnie se fonda peu après en Prusse en vue de la construction du chemin de fer.

Renseignés sur ce point, le conseil d'administration de la Compagnie et le comité directeur attendirent le résultat des négociations. Comme on a vu, ils pressaient l'approbation du tracé du chemin de fer et, sans l'attendre, ouvraient et hâtaient les travaux.

Au début de 1847, l'ingénieur en chef THIRION négocia avec les autorités compétentes prussiennes le raccordement des deux lignes à la frontière : le procès-verbal de cette convention était signé le 15 janvier (2).

Cet ingénieur restait d'ailleurs en contact avec le préfet de la Moselle : il attendait toujours que le baron DE DECHEN fût décidé à renouer les conférences. Au mois de mai, on crut que les négociations allaient reprendre : deux membres du comité de direction de la Compagnie se préparèrent à se

(1) VII, Bb, A, 242. — (2) 1337.

rendre à Metz pour y assister. Mais, une nouvelle fois, DECHEN se déroba à l'entretien et, dans une lettre qu'il adressa au préfet de la Moselle le 1^{er} juin suivant, il donna pour excuse la nécessité où il était d'achever les négociations en cours entre son pays et la Bavière au sujet du même chemin de fer, avant de faire avancer les conventions avec la France (1).

Cette excuse n'était pas un simple prétexte : tant que le tracé du chemin de fer de Mannheim, entre Hambourg et la frontière bavaroise, n'était pas fixé à son profit, la Prusse avait toutes les raisons de craindre que la Bavière ne tentât de souder ses rails directement aux lignes françaises, et la France conservait dans cette latitude (BILLAUDEL s'en était servi en 1845), une arme de poids pour négocier avec le gouvernement de Berlin. DECHEN disait donc vrai en exposant au préfet de la Moselle qu'il avait à en finir du côté de la Bavière avant d'entreprendre quoique ce fût vers la France. Il n'était pas moins franc quant à la position qu'il prendrait dans la question des droits de sortie sur les houilles.

« Veuillez me permettre, Monsieur le Préfet, écrivait-il, de faire une remarque sur l'article 3 bis que vous avez proposé le 3 juillet 1846, et qui se trouve de même sous une autre forme dans les propositions que je viens de recevoir avec votre lettre du 25 du mois passé. Cet article (2) a le même but qu'un article qui a été proposé dans les conférences tenues à Sarrebrück... au sujet du canal... des houillères de Sarrebrück. Le commissaire de notre gouvernement dans ces conférences n'a pas accepté cet article, et le N° 2 de cet article est de nature que le gouvernement prussien ne saurait l'accepter. Les houilles ne paient pas de droits de sortie maintenant et depuis 30 ans, mais le gouvernement prussien ne peut pas s'engager à maintenir pour toujours l'état actuel, sans compromettre gravement les intérêts du pays et sans l'assentiment formel des différents gouvernements du Zollverein. J'espère que

(1) 1875.

(2) Voici la teneur de cet article :

Le gouvernement prussien s'engage en outre :

1° à faire jouir à toujours des mêmes droits les sujets des deux états pour la vente, la livraison et le tour de chargement des charbons; à ne frapper les houilles qu'ils exporteront par le chemin de fer d'aucune mesure extraordinaire, et à leur accorder les prix et conditions les plus favorables faits aux acheteurs dans les dépôts de la Sarre;

2° à ne jamais mettre sur les houilles des droits de sortie supérieurs aux droits d'entrée perçus par la France; enfin, à maintenir au moins transitoirement, l'état actuel d'où il résulte qu'il n'existe en Prusse aucun droit d'entrée, et que la France ne perçoit que le droit d'entrée minime de onze centimes, décime compris, par kilogramme. »

vous renoncerez à tout l'article 3 bis qui se rattache à des questions d'un ordre tout à fait différent de celles du chemin de fer, tandis que l'article 3 fixe les mêmes droits aux habitants des deux états au sujet du chemin de fer. »

Dans le courant de l'année, la Compagnie prussienne constituée en 1846 dut se dissoudre, faute d'avoir pu réunir ses capitaux. Cet échec justifiait les arguments que la Compagnie de Strasbourg avait fait valoir à HUMBOLDT. Elle résolut de renouveler auprès du gouvernement prussien sa demande de concession. Mais le comité de direction pensa qu'au lieu de traiter par intermédiaires, il serait plus rapide de débattre directement avec les autorités prussiennes compétentes : il décida d'envoyer deux de ses membres à Berlin. Dans son esprit ceux-ci pourraient en même temps essayer d'obtenir un engagement du gouvernement prussien relativement au droit de sortie sur ses houilles : SÉGUR et DUBOCHET furent chargés de ces négociations (1).

Les deux commissaires allèrent d'abord voir GUIZOT pour le mettre au courant de leurs intentions. Le ministre encouragea vivement leur projet et en saisit le représentant de la France à Berlin, le marquis DE DALMATIE. Dans sa lettre il insista très justement sur le fait que la construction de chemins de fer des deux côtés de la Prusse rhénane enlèverait à la Prusse « la crainte de voir tracer le chemin de fer en dehors de son territoire et la laisserait dès lors libre de fixer à son gré les conditions du passage, soit en ce qui concernait les droits sur les houilles et les prix des produits de ses houillères, soit pour le transit et le transport direct entre la France et le Rhin par Sarrebrück » (23 juillet).

DUBOCHET partit ensuite seul pour Metz et la Prusse rhénane afin de prendre des renseignements auprès des fonctionnaires locaux sur la marche qu'il y avait lieu de suivre. Il consulta le président de la régence de Trêves, AUERSWALD, et le directeur général des mines qui, vu la lenteur des négociations officielles, encouragèrent l'un et l'autre la démarche que la Compagnie se proposait de tenter et donnèrent à DUBOCHET toutes les indications désirables (début août 1847).

A son retour la mission fut définitivement résolue : SÉGUR et DUBOCHET reçurent du conseil d'administration de la Compagnie les pouvoirs les plus précis (2) :

1^o « solliciter du gouvernement prussien la construction

(1) VII, Ba, B, 116. — (2) *Ibid.* B, 118.

immédiate du chemin de fer de la frontière française à Saint-Jean et, de là, aux houillères ».

2° « lui offrir de faire exécuter pour son compte par la Compagnie les travaux d'art et de terrassement de la portion du chemin comprise entre la frontière et la station de Saint-Jean, aux prix et conditions du traité existant entre la Compagnie et les entrepreneurs chargés des mêmes travaux entre Metz et la frontière ».

3° « lui offrir au besoin un prêt de 2.000.000 de francs pour lui faciliter la construction directe et immédiate du chemin » ;

5° « insister en tout cas, et de la manière la plus absolue, à l'effet d'obtenir, dans le traité international » à conclure « entre les gouvernements français et prussien à l'occasion du chemin de Sarrebrück, que le gouvernement prussien admît les garanties stipulées en l'art. 3 bis du projet proposé par le gouvernement français »...

6° « demander que le tarif prussien, notamment en ce qui concernait la houille et le coke, fixât des prix égaux en maximum, aux prix fixés par le tarif français ».

Dès leur arrivée, les deux délégués de la Compagnie de Strasbourg reçurent tous apaisements concernant l'exécution du chemin de fer ; ils apprirent qu'à la suite de la dissolution de la compagnie formée à Sarrebrück pour la construction de la ligne, le gouvernement prussien avait pris la résolution d'exécuter à ses frais les travaux et que le roi venait de sanctionner cette résolution. Ils obtinrent l'assurance que la construction serait menée rapidement et qu'elle serait achevée pour septembre 1849, époque à laquelle, on s'en souvient, la Compagnie de Strasbourg avait fixé l'ouverture de l'embranchement. Toute la première partie de leur mission était sans objet.

Sur les autres points, SÉGUR et DUBOCHET se trouvèrent en butte à de grandes difficultés : présentés par le marquis DE DALMATIE au ministère des Finances, on les renvoya de service à service, de la direction des Travaux publics à celle de l'Exploitation, de celle des Mines à celle des Douanes. Ils ne purent obtenir rien de précis : c'est que la négociation qu'ils poursuivaient était mal engagée. Le marquis DE DALMATIE l'exposait d'une manière excellente à son département le 30 avril 1847 (1) : « Le gouvernement prussien, écrivait-il, est aussi convaincu que possible que le chemin de fer est pour

(1) 1682.

lui de la plus haute importance et, en augmentant d'une manière presque indéfinie le débit des houilles, qu'il lui procurera les plus grands avantages : personne n'a élevé de doute à cet égard. Si la négociation eût eu lieu il y a deux ans (c'est-à-dire en 1845), lorsque la concession a été faite à la

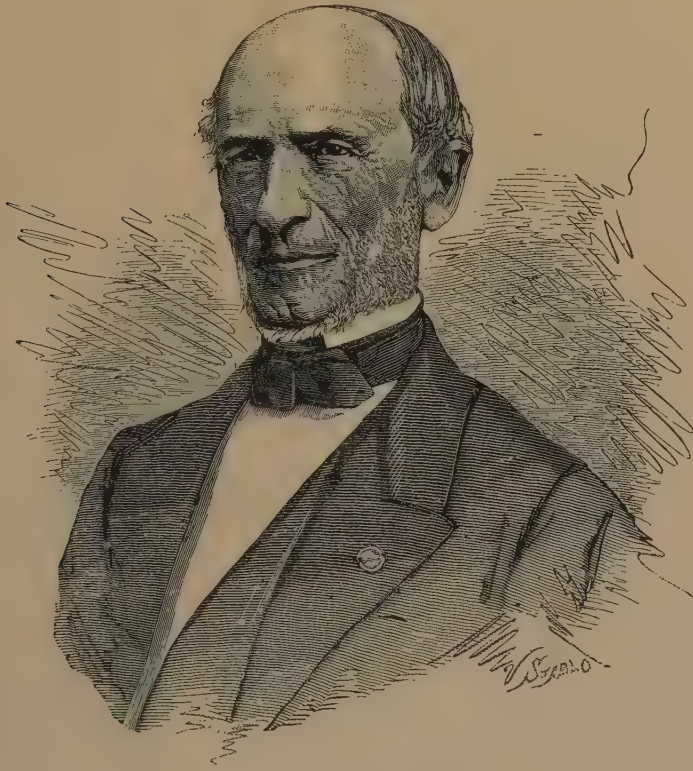


Fig. 16. — Vincent Dubochet.

Compagnie, ou avant qu'elle commençât les travaux, il est indubitable que, pour l'encourager et la déterminer, le gouvernement prussien se serait montré très facile, peut-être même serait-il venu au devant d'elle. Mais aujourd'hui, il croit que la Compagnie est liée par la loi de concession ; il sait qu'elle est fortement engagée, et il se montre d'autant plus difficile.»

Toute la tactique des fonctionnaires prussiens consista à gagner du temps en éludant le plus possible la difficulté. On devait, disaient-ils, se rapporter à l'intérêt du gouvernement prussien lui-même qui se confondait avec celui de la Compa-

gnie. Il fallut que les délégués du conseil déclarassent hautement que, si ces garanties n'étaient pas accordées, la Compagnie se verrait dans l'obligation de suspendre ses travaux, de faire le sacrifice des sommes déjà dépensées et de demander au gouvernement français de la dégager de l'obligation de construire l'embranchement de Sarrebrück. Cette fermeté seule porta des fruits : les fonctionnaires prussiens abandonnèrent leurs premières positions ; ils démontrèrent aux délégués de la Compagnie que l'intérêt de la Prusse n'était pas d'établir un droit de sortie, et que leur gouvernement avait l'intention d'accorder au commerce français les mêmes prix et les mêmes conditions que ceux qui seraient accordés au commerce prussien : mais ils en restèrent sur ce point aux promesses verbales. Les négociations aboutirent à des engagements précis en ce qui concernait les tarifs de transports ; le gouvernement prussien consentit à accorder des diminutions proportionnelles aux quantités de houille qui seraient transportées, engagement consigné dans un article spécial ; la Compagnie de Strasbourg obtint également le droit de choisir pour sa propre consommation le charbon qui lui paraîtrait le plus avantageux à la fabrication du coke, sauf à débattre d'un prix spécial pour l'obtenir sans mélange ; mais, en ce qui concernait le droit de sortie, les délégués de la Compagnie, et pas plus qu'eux le marquis DE DALMATIE, ne purent obtenir une formule de rédaction.

Comme l'avait fait pressentir DECHEN au préfet de la Moselle, cette question soulevait en effet une difficulté de forme très grave : ce n'était pas qu'au fond on pouvait craindre l'établissement de droits de sortie sur les houilles ; cette mesure était radicalement contraire aux intérêts du gouvernement prussien qui, au lieu de gagner 200 % sur la vente de son charbon, devrait partager avec le Zollverein le maigre produit de ce droit. Pour l'imposer d'ailleurs, il lui fallait recueillir l'unanimité des états fédérés. Mais, précisément, cette même unanimité du Zollverein était requise par les statuts de l'union pour valider l'engagement isolé que l'on demandait à la Prusse en la matière.

Le cabinet français, après l'avoir tant négligée, attache subitement au succès une importance très grande. Sans doute un accord ne lui paraissait pas économiquement indispensable à obtenir : les intérêts mêmes de la Prusse étaient garants de la sûreté des intérêts français — encore qu'on eût à tout prévoir : une guerre de tarif par exemple, au cours de laquelle la Prusse

pouvait être amenée à faire le sacrifice de la vente de ses houilles — mais c'était surtout une question de prestige, importante au plus haut point dans un pays aussi sensible à cet égard que l'était à l'époque la France. GUIZOT recherchait un avantage diplomatique : il ne fallait donc pas se satisfaire des assurances verbales du moment ; il fallait obtenir un engagement écrit et, par conséquent, tourner le Zollverein.

DALMATIE proposa de stipuler que, si des droits venaient à être imposés à la sortie de la houille en France, son prix de vente en Prusse en serait réduit proportionnellement. Mais il trouva le ministre des Finances prussien irrévocablement réfractaire à toute idée de tourner le Zollverein : il se refusait, alléguait-il, à faire par un moyen détourné ce qu'il ne pouvait réaliser d'une manière ouverte. Le représentant de la France résolut de traiter la question diplomatiquement avec le ministre des Affaires étrangères prussien, CANITZ, auquel il s'en ouvrit, et il réclama en même temps les pouvoirs nécessaires à Paris (1). Ils lui furent envoyés le 6 octobre (2). CANITZ fit sienne la suggestion de DALMATIE et la transmit à son collègue des Finances ; mais ce dernier opposa la force d'inertie et ne répondit pas ; plusieurs rappels lui furent faits sans succès.

Cependant, en vue de peser sur la marche des négociations, la Compagnie de Strasbourg avait donné dès le mois de septembre l'ordre à l'ingénieur en chef THIRION de ralentir et, au besoin, de suspendre les travaux de l'embranchement. En décembre, les entrepreneurs, qui avaient consenti à faire traîner leurs travaux sans indemnité, commencèrent à manifester de l'impatience et invitèrent la Compagnie à leur donner sur ses projets une réponse définitive.

Désireuse de s'éclairer elle-même, la Compagnie écrivit d'une part, au baron DE DECHEN pour lui demander où en était le projet de construction du chemin de fer prussien ; elle profita, d'autre part, de la présence à Paris du marquis DE DALMATIE pour faire avec lui des démarches auprès des ministres des Travaux publics et des Finances (fin décembre). Le baron DE DECHEN répondit que les travaux de la ligne, depuis Sarrebrück jusqu'à la frontière française, seraient commencés dès que la saison le permettrait, et que, sur la demande du ministre des Finances, il avait envoyé à Berlin un rapport.

Quant aux deux ministres français, ils accueillirent de la manière la plus favorable les sollicitations de la Compagnie ; mais, sur la question de la suspension des travaux de l'embran-

(1) 1682. — (2) 1683, 1684.

chement, le ministre des Travaux publics déclara formellement que, quels que fussent les résultats des négociations ouvertes, il contesterait le droit à la Compagnie de demander une indemnité, le gouvernement n'ayant pris aucun engagement à cet égard dans la loi de concession.

Dans ces conditions, la Compagnie en vint à se demander si la solution la meilleure ne serait pas de modifier à partir de Saint-Avold le tracé du chemin de fer, en le dirigeant par Sarreguemines vers la frontière de Bavière où il se reliait à la ligne bavaroise. Le comité de direction prescrivit à l'ingénieur en chef THIRION une enquête sur cette question, et lui demanda son avis sur les ressources éventuelles des houillères bavaroises.

On profita en même temps d'un voyage d'Alexandre de HUMBOLDT à Paris pour le mettre au courant de la situation. HUMBOLDT se montra peiné de ce que les promesses faites à la Compagnie par le gouvernement prussien n'eussent pas encore été tenues, et promit son concours.

A Berlin, les négociations avaient pris un tour extrêmement aigu : ajourné de semaine en semaine, DALMATIE avait écrit successivement deux lettres de rappel au cabinet prussien (1). La dernière, du 15 décembre, avait été très vive : le silence du cabinet y était interprété comme une démarche inamicale. De même que HUMBOLDT, CANITZ y fut sensible : le mauvais pas fait servit aux négociateurs français. On n'eut pas besoin de menacer la Prusse, comme GUIZOT l'avait prescrit à son agent (2), de dévier par Sarreguemines et le territoire bavarois l'embranchement de Sarrebrück.

CANITZ remit le 10 février au chargé d'affaire français un projet de convention où, tout en paraissant maintenir sa position, le cabinet de Berlin l'abandonnait en fait (3).

Il était, disait-il, hors d'état de prendre l'engagement qu'on lui demandait quant aux droits de sortie des houilles : comme motifs il invoquait les statuts du Zollverein ; mais il s'étendait surtout sur l'absence de réciprocité qu'il voyait dans une mesure prise uniquement à l'avantage du commerce et de l'industrie françaises ; en réalité, s'il notait cette absence d'équivalence, c'était pour signaler lui-même le moyen de la faire disparaître : la France impose, en effet, remarquait-il, un droit d'entrée sur les houilles ; eh bien ! en admettant que le gouvernement prussien songe jamais à établir lui-même un droit de sortie, il s'engage à ne jamais le hausser au-dessus du droit d'entrée français et, si la France supprime son droit

(1) 1688. — (2) 1693. — (3) 1694.

d'entrée, la Prusse s'engage à ne jamais établir de son côté de droit de sortie. L'artifice diplomatique était habile de la part du cabinet de Berlin; il dissimulait avec assez de dignité la retraite et tendait à réaliser au profit de la Prusse un privilège d'importation.

Etait-ce pour la France acheter très cher la transaction? Non, sans doute : on pouvait donc considérer l'accord comme conclu, avec la certitude d'obtenir facilement qu'il fût rendu perpétuel, au lieu d'être limité à la durée de la concession de la ligne de Sarrebrück.

Cette solution était heureuse. En tout état de cause la déviation sur Sarreguemines de la ligne de Metz à la frontière était une mauvaise combinaison; l'ingénieur en chef THIRION le démontrait dans le rapport qu'il adressait à la Compagnie le 31 janvier (1) : les houillères bavaoises, quelles que fussent leurs ressources, écrivait-il, ne pouvaient être desservies utilement que par le tracé prussien qui les touchait immédiatement; la jonction par Sarreguemines apparaissait à la fois sans portée et sans intérêt. En ce qui concernait les mines elles-mêmes, d'autres renseignements parvenus au comité de direction de la Compagnie indiquaient que la production des houillères bavaoises n'était que de 80.000 tonnes par an, alors que celle des mines prussiennes avait atteint, en 1846, 566.500 tonnes de houille et 50.000 tonnes de coke. L'ingénieur en chef ajoutait que le chemin français, terminé jusqu'à la frontière, devait recevoir, avant sa jonction même avec la ligne prussienne, au moins 110.000 tonnes apportées par voitures, plus 10.000 tonnes de fontes, fers, aciers et sels et, au minimum, 13.000 voyageurs, trafic qui donnerait un produit de 16.000 francs par kilomètre en comptant la houille à 0 fr. 07 et les voyageurs à 0 fr. 05. THIRION en concluait — ce qui devait rester en toute circonstance son opinion personnelle — que l'embranchement paierait ses frais d'établissement et qu'il n'y avait aucune raison solide pour prolonger la suspension des travaux.

La Compagnie, poussée d'autre part par la nécessité d'observer les engagements qu'elle avait pris envers ses entrepreneurs, était à peu près résignée à reprendre les travaux quand lui parvint, le 17 février, la réponse du cabinet prussien. Elle pouvait donc sans arrière-pensée ordonner à son ingénieur de revenir à l'activité première (2). Cette activité ne devait pas durer longtemps; trois jours après le départ de

(1) 1692. — (2) 1695.

cet ordre, la révolution éclatait : elle allait interrompre à nouveau les travaux et ajourner cette fois définitivement la ratification des accords si péniblement négociés.

La révolution de 1848 allait, de plus, enlever à la Compagnie, au moins momentanément, les espoirs légitimes qu'elle avait conçus d'étendre à partir de l'embranchement de Sarrebrück le domaine de sa concession. Sans doute la crise économique et financière l'avait-elle contrainte à prévoir à plus longue échéance la réalisation de cet avenir : elle n'en avait pas moins envisagé très sérieusement la possibilité ; et quand le ministre des Travaux publics, au début de 1848, lui avait proposé de se charger de la ligne de Strasbourg à Lauterbourg, elle avait été à même de lui exposer son propre programme (1) :

« En décidant l'exécution d'une voie de fer entre Frouard et la frontière prussienne, lui avait-elle répondu le 16 février 1848, ce n'est pas un embranchement unique, c'est un réseau d'embranchements que le pouvoir législatif nous a mis dans la nécessité de construire. L'intérêt du pays nous provoque, nous contraint à cette détermination, à un plus haut degré que celui de la compagnie elle-même. Il ne vous échappera pas, Monsieur le Ministre, que le transport de la houille peut seul vivifier les deux tronçons qui, sur une distance de 280 km., forment l'extrémité Est de notre chemin de fer. »

Le premier élément de ce réseau était, à ses yeux, la ligne Saint-Avold ou Forbach-Sarrebourg : ligne destinée dans son esprit à remplacer l'avant-projet, abandonné alors, du canal des houillères. Elle proposait ensuite l'embranchement Metz-Thionville. En ajoutant à ces deux lignes celle de Lauterbourg, qu'on prévoyait devoir être d'un rendement insuffisant, et pour laquelle le ministre avait offert à la Compagnie une subvention de 5.000.000 sous la forme d'une prolongation de 10 ans de sa concession, la Compagnie lui demandait de prolonger son bail jusqu'à 99 ans, avec la garantie de l'Etat sur un emprunt de 40 millions. Cet emprunt comportait, d'une part, les quelques 30 millions nécessaires à la construction même des lignes nouvelles, d'autre part, les 10 millions d'insuffisance de capital causée par l'alourdissement du poids des rails.

La crise de 1848 vint interrompre ces pourparlers : il faudra attendre cinq ans pour les voir reprendre sous une forme d'ailleurs que les circonstances rendront forcément différente.

(1) 1710 et VII, Ba, C, 45.

CHAPITRE VII

LE PREMIER TEMPS : LA SITUATION FINANCIÈRE

Entre 1845 et 1848, la situation financière de la Compagnie de Strasbourg n'inspira aucune préoccupation particulière. Les actions, cotées très haut (538-555) dans les débuts de janvier, se soutinrent, malgré une légère tendance à la baisse, pendant tout le cours de l'année 1846, entre 487 et 500, en dépassant même quelquefois le pair. En 1847 elles se ressentirent, comme il était naturel, de la crise économique : les cours descendirent de 486 en janvier à 387 en octobre. A partir de cette date, les perspectives ouvertes par l'exploitation de la section Paris-Meaux-Epernay en 1848 redressèrent les cours aux environs de 422 et les maintinrent au niveau de 405-406 pendant les mois de janvier et février jusqu'à l'écroulement du 25 : stabilité remarquable pour une entreprise dont l'exploitation est lointaine et, par conséquent, dont les résultats sont incertains, et pour laquelle la confiance des souscripteurs est le seul signe du crédit.

Cette confiance se manifesta dans la façon dont les actionnaires répondirent aux appels de fonds (1).

La souscription du capital social fut accompagnée d'un premier versement de 125 francs par action qui produisit 31.250.000 francs.

Comme il était naturel, la Compagnie n'eut à faire face au cours de sa première année d'existence à aucune dépense importante, si ce n'est le versement de son cautionnement, de 12.500.000 francs, versement qui, sans en compter les intérêts, réduisait à 18.750.000 francs la portion du capital social réalisé qui restait disponible.

(1) Des tentatives furent faites par d'autres compagnies, notamment celle de Lyon, auprès de la Compagnie de Strasbourg pour concerter leurs appels de fonds. La Compagnie de Strasbourg, bien que la mesure fût théoriquement séduisante, ne s'y prêta pas, estimant qu'avant tout ce qui devait déterminer ses appels de fonds était sa situation propre.

Sur les 18.750.000 francs ci-dessus, l'exercice 1846 n'en absorba que 1.800.000 dont 564.583 fr. 50 à titre d'intérêts payés aux actionnaires. On n'eut donc besoin de lancer un appel de fonds qu'au mois de mai 1847 pour pourvoir aux dépenses à payer au cours du second semestre de 1847. Ce second appel de fonds fut de 75 francs par action. Il fut couvert sans difficulté et laissa un déficit inférieur à 110.000 francs pour plus de 18 millions de rentrées, déficit qui fut progressivement comblé. Cet appel n'eut d'ailleurs aucune influence sur le cours des actions.

Il n'y eut pas d'assemblée générale des actionnaires au mois d'avril 1846, bien que ce mois en fût l'époque statutaire : la Compagnie n'avait réalisé aucune opération ; il était impossible de fixer un ordre du jour à cette première assemblée ; on décida de la reporter en automne. Au cours de cette réunion le conseil d'administration se borna à donner aux actionnaires des renseignements d'ordre technique ; aucun compte ne fut soumis. L'assemblée de 1847 fut assez agitée : le conseil obtint cependant facilement l'approbation des comptes. On ne donna pas leur résultat en raison du peu d'intérêt qu'ils présentaient pour le développement de ce chapitre.

Voici au contraire comment se présentait au 1^{er} janvier 1848, à la veille de la révolution, la situation financière de la Compagnie (1).

RECETTES

1 ^{er} appel	31.250.000 fr. »
2 ^e appel	18.432.300 fr. »
Intérêts sur placement de fonds	{ 848.626 fr. 50
	{ 1.573.305 fr. 01
Intérêts d'avances faites à divers.....	{ 8.450 fr. 50
	{ 61.616 fr. 64
Intérêts sur retards au versement du 2 ^e appel.	71.626 fr. 90
Sous-location de l'hôtel	{ 3.000 fr. »
	{ 3.200 fr. »
Droits perçus à Londres sur les transferts.....	{ 512 fr. 99
	{ 1.850 fr. 93
Location à divers entrepreneurs de rails, coussinets, etc... ..	50.000 fr. »
Recettes diverses	9.653 fr. 40
Total	52.314.142 fr. 87

(1) 296.

DÉPENSES

Intérêts payés aux actionnaires	2.602.664 fr. 10
Frais généraux	1.038.018 fr. 76
Etudes	152.371 fr. 56
Acquisitions de terrains, levées de plans, indemnités pour occupations temporaires, etc... .	45.193 fr. 76
Terrassements, ouvrages d'art	1.602.831 fr. 87
Matériel de la voie	2.984.352 fr. 14
Matériel roulant	7.487.553 fr. »
Matériel roulant	2.468.254 fr. 77
Total	18.381.239 fr. 96

La différence, soit 33.932.902 fr. 91, était représentée à la veille de la révolution, sous déduction des dépenses faites en janvier et février, par les valeurs suivantes :

1 ^o Cautionnement, intérêts compris (bons du Trésor)	13.123.000 francs
2 ^o En dépôt à la maison ROTHSCHILD frères : en bons du Trésor	1.200.000 francs
en espèces	8.900.000 francs
3 ^o Aux mains de la Compagnie : en espèces en caisse	50.000 francs
en portefeuille (bons du Trésor)	6.700.000 francs
4 ^o A la banque SIMON, à Metz	200.000 francs
Total	30.173.000 francs

On note la place prédominante occupée par les bons du Trésor dans le portefeuille de la Compagnie. Cette importance était due en majeure partie aux sollicitations du gouvernement, qui s'était trouvé, au cours de l'exercice précédent, en présence de sérieuses difficultés de trésorerie.

Notamment, la Compagnie avait transformé, sur sa demande, son cautionnement constitué en 1845 en rentes et en espèces par la banque ROTHSCHILD en un cautionnement formé uniquement de bons du Trésor. Or, aux termes des arrangements pris avec la banque ROTHSCHILD, le placement des fonds du cautionnement en rentes avait été fait aux risques et périls des banquiers, les capitaux des rentes étant considérés comme espèces. Il n'en fut plus de même des bons du Trésor.

Ces bons du Trésor d'ailleurs, échelonnés à des échéances variant du 8 février au 17 mars 1848, avaient été remplacés

en janvier 1848 par d'autres bons à échéances de mai et juin et, le 31 janvier, la Compagnie avait remis à la banque ROTH-SCHILD 53 des bons retirés à échéance du 8 au 22 février, se montant à 5.485.500 francs (1).

Par ailleurs, d'une loi récente du 6 juin 1847 les sociétés adjudicataires de lignes de chemin de fer avaient reçu le droit de solliciter le remboursement de fractions successives de leur cautionnement, à condition de justifier chaque fois d'avoir fait une dépense égale au double de la somme dont elles demanderaient le remboursement.

Au début de 1848, la Compagnie de Strasbourg avait dépensé plus de 4.000.000 de francs sur l'embranchement de Sarrebrück en acquisitions de terrains et travaux incorporés au sol. En application de la loi du 6 juin, elle sollicita auprès du ministre, le 19 janvier, la restitution de 2.000.000 de francs sur son cautionnement.

(1) VII, Be, III, 127 et 145.

CHAPITRE VIII

LA RÉVOLUTION DE 1848

Léon FAUCHER écrivait le 30 mars 1848 à Henry REEVE : « A Paris, tout le monde est ruiné : les banquiers tombent les uns après les autres ; ROTHSCHILD reste seul debout, mais saigné à blanc. La Banque de France est très malade. Plus de commerce ; les ateliers se ferment partout ; les compagnies de chemins de fer pourraient bien donner du travail : on les exproprie » (1). Ce passage forme une excellente épigraphe pour ce chapitre.

Pour la Compagnie de Strasbourg, comme pour toutes les entreprises, la crise générale se manifesta d'une double manière : par le resserrement du crédit et par l'interruption des travaux. A ces deux sources de difficultés, s'ajouta un essai de politique étatiste qui mit en danger sa concession.

On sait à quels désastres financiers la révolution conduisit. De même que toutes les entreprises commerciales, la Compagnie se heurta à l'impossibilité de se procurer des fonds et, par conséquent, à d'énormes difficultés pour couvrir ses échéances ; elle se vit en même temps dans la nécessité de garantir ses propres dépôts et avances.

Elle ne pouvait songer à recourir aux appels de fonds qu'elle avait prévus pour mai ou juin au plus tard en vue de solder les dépenses à acquitter dans le premier trimestre de 1848 : dépenses d'autant plus considérables qu'une impulsion plus vive avait été donnée aux travaux.

Réaliser les appels de fonds, en effet, et procéder à la vente en Bourse, conformément aux statuts, des actions en retard de versement, était impraticable ; la mesure était en outre inopportune, car, en ce qui concernait les appels précédents, des acomptes avaient été versés sur les sommes à devoir et, les actions étant nominatives, on avait toutes les raisons d'en escompter la libération. Restait encore le remboursement par l'Etat de la partie du cautionnement

(1) 352, I, 213.

correspondant aux travaux déjà effectués par la Compagnie; mais il dépendait de négociations dont il n'était plus possible de prévoir le terme. La Compagnie n'en renouvela pas moins d'ailleurs, auprès du ministre des Travaux publics MARIE, la démarche faite en janvier auprès du gouvernement précédent, et demanda en outre, en vue d'obtenir la libération de nouvelles portions de son cautionnement, que les éléments de la voie approvisionnés sur la ligne fussent considérés comme incorporés au sol. Ces négociations n'étaient destinées à aboutir qu'au début de 1849, après la fin de la crise.

En attendant le résultat problématique, et en tout cas à longue échéance, de cette demande, la Compagnie n'avait du trouver d'autres ressources qu'en elle-même: elle n'avait pas désespéré d'abord de réussir quand même à ouvrir son exploitation; elle avait fait son bilan: d'après la situation qu'on a relevée au début de 1848, elle pouvait disposer d'environ 17.000.000 francs. Or, voici comment se fussent présentées les dépenses à solder dans le cas où les travaux eussent été continués avec la même activité que précédemment pour l'exécution de la section Paris-Châlons:

Pose et ballastage d'une double voie : rails, coussinets, traverses, plaques tournantes.	13.000.000 francs
Matériel roulant et outillage	6.000.000 francs
Dépenses de l'administration centrale.....	200.000 francs
Intérêts des actions échéant le 1 ^{er} juillet.....	1.400.000 francs
A cette somme s'ajoutaient les paiements à faire pour les livraisons excédant les besoins im- médiats de la Compagnie, et se montant, sui- vant la lettre des traités, à 7.300.000 francs, mais réductibles à	3.000.000 francs
Au total	<u>23.600.000 francs</u>

Ainsi les dépenses qu'elle eut eu à faire eussent dépassé ses ressources de 6.600.000 francs.

Pour couvrir cette somme, elle n'aurait disposé que des retenues à opérer en remboursement d'avances sur certains paiements de fournitures, soit : 1.500.000 francs.

Le solde de 5.000.000 eût pu être comblé en comptant d'une part la restitution des 2.000.000 dus sur le cautionnement, de l'autre les nouvelles parties dont la restitution se fût justifiée comme on l'a vu plus haut.

En portant tous ses efforts sur la ligne de Paris à Châlons, la Compagnie avait donc pu en spéculant sur la bonne

volonté de l'Etat et, en se confiant à son étoile, envisager un moment comme possible l'achèvement de ses travaux, entre Paris et Epernay, grâce à la suppression des dépenses de l'embranchement de Sarrebrück. Pour aboutir sur la première section, on avait décidé de sacrifier l'embranchement; mais on l'avait fait trop brusquement : le comité de direction avait prescrit l'interruption des travaux à la date du 1^{er} avril; le conseil d'administration — trop nerveux — en avait imposé l'arrêt immédiat. La solution s'était trouvée détestable dans les circonstances du moment.

« Lorsque je suis arrivé à Metz, exposait PERDONNET au retour d'une inspection que la gravité des événements avait commandée (1), les travaux venaient d'être suspendus brusquement sur toute la ligne par M. THIRION. Les ouvriers avaient été partout congédiés. Plus de quatre cents chevaux appartenant à des entrepreneurs étaient inactifs. La population était mécontente. Le commissaire du gouvernement avait porté plainte au ministre de l'Intérieur et déclarait hautement que, si nos travaux restaient suspendus, il demanderait la confiscation de notre cautionnement. Les entrepreneurs réclamaient des indemnités considérables. »

La Compagnie dut revenir en arrière : déjà PERDONNET, sur place, avait fait reprendre les travaux au ralenti. Le commissaire du département s'engagea immédiatement à obtenir l'ajournement des paiements des terrains : c'était une échéance de 1.150.000 francs reculée de 6 à 9 mois. La suspension des travaux, comme l'affirmait PERDONNET pour conclusion, était une mesure radicalement impossible : il fallait faire le sacrifice d'ouvrir au cours de l'année l'exploitation entre Paris et Epernay et vivre à la semaine tant que le crédit n'était pas suffisamment rétabli pour tenter un appel de fonds. On décida donc que les travaux de l'embranchement seraient poursuivis à raison de 50.000 francs par mois sur la section Metz - Frouard et de 80.000 francs par mois sur la section Metz - Sarrebrück. La mise en veilleuse de la construction de l'embranchement de Sarrebrück permit de réaliser des économies sur le personnel : l'ingénieur en chef THIRION regut un congé à demi-solde et de nombreux emplois de son service furent supprimés dès le mois d'avril à compter du 1^{er} juin suivant.

La continuation, même au ralenti, des travaux de l'embranchement de Sarrebrück condamnait le maintien de l'activité précédente sur les deux premières sections : c'était l'obli-

(1) VII, Bb, D, 140.

gatoire résiliation de tous les marchés susceptibles de l'être; l'arrêt, la réduction ou, tout au moins, le ralentissement de ceux qui ne pouvaient être annulés : le comité de direction s'y appliqua courageusement. Ce ne fut pas, en effet, sans serrement de cœur que l'on dût briser soi-même l'outil qu'on avait forgé de ses mains en vue d'un résultat si proche.

Une lettre circulaire signée de BOSSANGE convoqua dans les termes suivants, au cours du mois de mars, tous les fournisseurs de la Compagnie : « Messieurs, la gravité des circonstances nécessite des mesures exceptionnelles au sujet desquelles il est indispensable que MM. les membres du comité de direction puissent conférer avec vous. Je suis chargé de vous inviter à vous rendre à Paris le plus tôt que vos affaires pourront vous le permettre » (1).

La restriction des commandes frappa tous les fournisseurs dont on a vu la liste : TALABOT frères pour les rails, DUPONT et DREYFUS pour les coussinets, DE DIÉTRICH, LOMBARD et JAUSSAUD pour les traverses, CAVÉ pour les locomotives, LABBÉ et LEGENDRE pour les plaques tournantes et les chevilles, TRONCHON et AUBÉ pour les coussinets, les Messageries générales pour les voitures, MUEL-WAHL pour les plaques tournantes, PARENT et SCHAKEN pour le ballastage, etc...

La Compagnie leur demanda en même temps, d'une part, des réductions sur les avances qu'elle leur avait consenties; d'autre part, des garanties supplémentaires pour leurs engagements subsistants : la maison DE WENDEL avait obtenu en novembre 1847 une avance de 700.000 francs (2) : cette avance fut réduite à 350.000 francs à payer en bons du Trésor; les frères TALABOT furent obligés de fournir des nantissements supplémentaires (3). D'autres au contraire, dans des situations embarrassées, sollicitèrent une aide financière : LABBÉ et LEGENDRE 50.000 francs, VILLEMINOT HUARD 20.000 francs, MALEN et C^{ie} 250.000 francs, PARENT et SCHAKEN 200.000 francs : aux uns on accorda, aux autres on dut opposer des regrets.

La restriction du crédit atteignit les situations les plus solidement assises : la maison ROTHSCHILD frères n'avait eu à fournir pour les fonds déposés dans ses caisses aucune autre garantie que la notoriété même de sa solvabilité, notoriété européenne. Cette garantie ne parut plus suffisante : pour les 7.830.000 francs en espèces demeurant à son compte dans les écritures de cette banque, la Compagnie obtint le transfert d'un capital nominal de 19.575.000 francs de rentes

(1) 1872. — (2) VII, Ba, B, 166. — (3) VII, Bb, D, 149.

belges 2 1/2 % à 40 francs par report renouvelable du comptant à fin de mois (1). Cette opération mettait ses fonds à l'abri à la fois de la dépréciation monétaire issue du cours forcé et de l'effet des mesures gouvernementales sur les valeurs françaises.

En ce qui concernait ses fonds sans affectation, la Compagnie prit une série de mesures de conservation : 6.132.000 francs de bons du Trésor en portefeuille venaient à échéance dans le courant de mars, savoir :

le 6 mars,	620.000 francs
le 8 —	1.040.000 francs
le 10 —	1.560.000 francs
le 11 —	1.040.000 francs
le 13 —	520.000 francs
le 17 —	1.352.000 francs

Dès le 6 mars, le comité de direction, au lieu de prolonger les bons échus ou d'en déposer le montant purement et simplement chez ROTHSCHILD, comme il en avait donné l'ordre le 21 février (il avait rapporté cette décision le 1^{er} mars) (2), fit ouvrir un compte courant à la Banque de France et y déposa la première échéance (3). Il en référa au conseil d'administration pour les autres : plusieurs membres émirent l'avis qu'il fallait renouveler ces bons ; leur retrait, pensaient-ils, risquait d'être d'un mauvais effet au moment où la Compagnie insistait auprès du gouvernement pour obtenir la restitution d'une partie de son cautionnement ; on pouvait escompter au contraire que la preuve de confiance donnée à l'Etat, en déposant au moins 3.000.000 sur 6.000.000 dans la caisse du Trésor public, contribuerait à faire accueillir les sollicitations en cours. Cette opinion ne prévalut pas, et les autres échéances furent versées à la Banque de France, sauf les sommes nécessaires aux besoins courants (4) :

2.570.000 francs	le 10 mars ;
1.040.000 francs	le 11 mars ;
500.000 francs	le 13 mars.

Sur les 7.830.000 francs constitués en rente belge chez ROTHSCHILD on versa encore à la Banque de France (5) :

1.000.000 francs	le 6 mai ;
1.000.000 francs	le 20 mai ;
3.500.000 francs	le 31 mai ;
1.000.000 francs	le 5 juin ;
1.000.000 francs	le 9 juin ;
200.000 francs	le 14 juin.

(1) VII, Ba, C, 63. — (2) VII, Bb, D, 105. — (3) VII, Be, C, 234. —

(4) VII, Be, C, 240, 244 249. — (5) VII, Be, C, 352, 375, 398, 406, 415, 426.

Le solde seul de 169.150 francs fut transféré au compte courant de la Compagnie chez ROTHSCHILD et après les journées de juin : le 2 août (1).

On se rend compte de la situation critique dans laquelle de pareils retraits de fonds plaçaient le Trésor. Le cas de la Compagnie de Strasbourg, qui retirait ainsi en 8 jours plus de 4 millions et demi, n'était pas isolé : l'Etat courait à la faillite. Le Gouvernement provisoire se défendit de la façon classique : un décret du 16 mars suspendit le remboursement des bons échus et les prorogea d'office de 6 mois ; l'échéance du 17, de 1.352.000 francs, se trouva immobilisée. Mais le principal était sauvé : la politique de la Compagnie pouvait passer pour défaitiste (elle avait hésité d'ailleurs à y recourir) : elle n'en avait pas moins été commandée par les circonstances. Pour solder ses dépenses du mois de mai, au minimum 6.500.000 francs, la Compagnie possédait 3.962.990 francs d'argent liquide. Sans doute avait elle également des bons ; mais ils n'étaient acceptés par personne. Elle dut proposer à ses fournisseurs de répartir ces quelques 4.000.000 en quatre tranches de 1.000.000, soit 1.000.000 par semaine ; de leur payer comptant la moitié de leurs factures ; puis de répartir entre chacun d'eux en fin de semaine le reliquat du million, s'il y en avait un, au prorata de leurs créances ; de leur délivrer enfin le montant du solde en un mandat payable en juin sur la caisse de la Compagnie et non transmissible.

Pour le paiement de son personnel elle se trouva comme toutes les entreprises en butte à la difficulté de se procurer du numéraire. Elle demanda l'échange à la Banque de France de 20.000 francs le 16 mars (2) ; au maire du 3^e arrondissement, qui lui en avait déjà échangé 4.000 précédemment, de 10.000 francs le 23 mars (3) ; à la commission pour l'échange des monnaies, de 5.000 francs en écus le 5 avril, de 10.000 francs le 15 avril ; à la Banque de France enfin de 2.000 francs le 29 juin (4).

Le 7 juillet l'Assemblée nationale décréta la conversion forcée, en rente française 3 % au taux de 55 francs, des bons du Trésor émis antérieurement au 24 février 1848 ou renouvelés depuis. Cette mesure atteignait la Compagnie de Strasbourg pour les sommes suivantes :

en portefeuille (5)	2.141.956 fr. 66
à la Caisse des dépôts (6)	12.678.448 fr. 19
Soit au total	<u>14.820.404 fr. 85</u>

(1) VII, Be, C, 504. — (2) 1873. — (3) 1874. — (4) 1877, 1878, 1880. — (5) VII, Bf B, 289. — (6) *Ibid.* 25.

C'était rendre ces capitaux inutilisables, par l'impossibilité de vendre les titres qui les représentaient.

Aux prises avec ces difficultés multiples, le conseil d'administration de la Compagnie n'en avait mis que plus de persévérance à réclamer au gouvernement la restitution des deux millions disponibles de son cautionnement. Deux lettres du 1^{er} mai et du 7 juillet demeurèrent cependant sans réponse, de même que les démarches réitérées faites dans les bureaux du ministère (1).

Comme on l'a dit, le conseil n'avait pas mesuré d'abord toute l'étendue du désastre économique qu'allait entraîner avec elle la révolution du 24 février : il n'avait pas perdu l'espoir de réaliser son programme et d'ouvrir par conséquent, à l'automne 1848, les deux premières sections du chemin de fer jusqu'à Epernay. Le 3 mars il avait saisi le nouveau gouvernement de la nécessité de poursuivre ce qu'avait si activement commencé le précédent (2). Il lui avait rappelé en même temps tout ce que l'ancien régime avait, sinon négligé, du moins traité avec moins de diligence : les projets de la gare des marchandises de Paris et ceux des ateliers à soumettre au Conseil général des Ponts et chaussées, les dispositions générales de toutes les gares intermédiaires entre Paris et Epernay à approuver. Mais le gros de l'entreprise, avait-il ajouté, était en bonne voie : « il ne restait qu'à mettre la dernière main à l'œuvre ». Le conseil s'abusait : la situation financière du Trésor ne permettait pas plus que les agitations de la révolution au gouvernement provisoire de continuer la politique constructive du précédent régime. Une lettre du 17 mars 1848 du secrétariat général du ministère des Travaux publics (3) prescrit aux ingénieurs en chef la suppression des travaux qui n'étaient pas rigoureusement indispensables et, notamment, ceux des gares et stations. On ralentit partout l'activité des chantiers. La plupart des entrepreneurs, d'ailleurs, très fortement ébranlés, cessèrent d'être en état de faire face à leurs obligations : les travaux furent presque partout abandonnés. Le renvoi des ouvriers étrangers eut d'ailleurs suffi à lui seul à les désorganiser : on les remplaça par des ouvriers parisiens. Des ateliers nationaux furent ouverts, en particulier sur l'entreprise CORROYER, entre Esbly et Meaux ; mais on sait ce que valut cette institution : ces travaux n'avancèrent pas, alors

(1) 1879, 1881. — (2) 1738. — (3) 1797.

que les longues pluies de l'hiver et du printemps 1848 eussent nécessité des mesures urgentes de consolidation et une activité ininterrompue des chantiers ouverts. Dès le 30 mars, le souterrain de Chézy était intercepté par un éboulement; la tranchée de Troissy près de Dormans était à ce point effondrée qu'il devenait impossible d'en rétablir le talus : il fallut modifier sur ce point le tracé de la voie; il en était de même des tranchées de Reuilly et Sauvigny; la tranchée de Gagny se trouvait dans un état analogue et nécessitait un travail de quatre mois. Quant aux tranchées des Bois de Meaux et de Poincy, elles étaient presque entièrement à creuser : cent à cent-dix mille mètres cubes de terre étaient à extraire, ouvrage qui nécessitait quatre à cinq mois.

C'était toute la campagne de 1848 perdue, et le fruit des efforts antérieurs partiellement compromis.

A cette interruption des travaux sur la ligne, vinrent s'ajouter pour la Compagnie des embarras politiques : le changement de régime amena un changement de doctrine économique. Ce changement de doctrine ne se manifesta pas, d'ailleurs, d'une façon immédiate : on put croire que la révolution ne renverserait rien de ce qu'avait construit la monarchie. D'une part, le gouvernement provisoire, issu de l'émeute et dépassé par elle, avait à s'organiser lui-même dans un inextricable tissu de complications et d'intrigues, à se reconnaître, à assurer les bases de son autorité et de sa politique. La composition hétérogène de son collège ne facilitait pas sa tâche : il n'eut pas le loisir de s'occuper du rachat des chemins de fer, dont plusieurs de ses membres étaient des partisans convaincus. D'autre part, les compagnies, pendant les premiers jours, n'eurent pas, au point de vue financier du moins, recours à lui : leurs embarras n'exigèrent pas d'abord un appui spécial de l'Etat.

Les membres du gouvernement provisoire, divisés sur les questions de politique intérieure et extérieure, divisés sur la politique sociale, ne l'étaient pas moins sur la politique économique. De même que MARIE ruina, dans la pratique, la réalisation des conceptions de Louis BLANC et de la commission du Luxembourg, il manifesta la plus mauvaise volonté dans la question du rachat des chemins de fer. Sans doute la révolution de Février amena-t-elle au pouvoir les hommes du *National*, et le *National* était le journal de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Mais s'il y avait

des hommes du *National* qui voyaient, avec LAMARTINE, l'influence des compagnies financières s'insinuer dans tous les rouages de l'Etat, peser sur les décisions des hommes publics, sur les délibérations des corps constitués et sur les votes des populations, — il y en avait d'autres qui pensaient peu désirable que l'Etat fût doté du même monopole : ils craignaient d'assurer entre les mains du gouvernement les moyens d'exercer une véritable dictature sur le peuple ; à leurs yeux des compagnies, petites et concurrentes, devaient être un utile contrepoids à ce pouvoir exorbitant.

ARAGO, l'un des membres le plus en vue, à cette heure, du gouvernement provisoire, n'avait-il pas écrit dix ans plus tôt dans ce même *National* le 7 mai 1838 :

« Les hommes du pouvoir, avec leurs intérêts distincts de l'intérêt public, ne peuvent sans danger être mis à la tête d'une entreprise immense qui doit doter notre sol de ces voies de communication si rapides et si fécondantes, mais en même temps si dispendieuses. Les constructions ne pourraient être faites par eux qu'avec des frais énormes qui écraseraient les contribuables ; les nombreux emplois qui seraient mis à leur disposition leur donneraient de nouveaux moyens d'influence que personne, de bonne foi, ne peut leur concéder ; enfin la direction même à donner aux routes deviendrait le prix des complaisances parlementaires ».

Ce manque de cohérence des idées directrices au sein même du gouvernement provisoire explique aussi bien la mollesse avec laquelle fut poursuivie l'initiative, prise par certains de ses membres, du rachat des concessions, que l'échec de toutes les réformes sociales dont la révolution avait contenu en germe les projets.

Le rachat, présenté comme une mesure d'urgence qu'il importait de prendre par simple décret avant la réunion de l'Assemblée nationale, devait, pour réussir, faire l'objet d'une réalisation immédiate : or, quels que fussent les efforts tentés par les éléments les plus avancés pour retarder la date des élections à la Constituante, il ne fut pas possible de bâcler honnêtement l'affaire avant la réunion de la chambre souveraine. L'idée du rachat, qui flottait dans l'air, prit corps avec la mise sous séquestre des chemins de fer de Lyon et de Versailles (rive gauche). Le promoteur en fut GARNIER-PAGÈS, qui assumait les fonctions de ministre des Finances. GARNIER-PAGÈS se méprit sur les complications de l'entreprise et s'exagéra l'étendue des difficultés dans

lesquelles se trouvaient les compagnies. Sans doute, ces difficultés étaient réelles : elles n'étaient pas cependant telles que les compagnies en fussent réduites à prêter les mains de bonne grâce à l'expropriation qu'on leur proposait. A l'opposition très énergique des compagnies s'ajouta l'inertie du ministre des Travaux publics MARIE : GARNIER-PAGÈS eût été seul, que sans doute il eût abouti; mais il devait compter avec le ministre des Travaux publics : or, dès l'origine, celui-ci manifesta une sourde opposition. Sans combattre ouvertement une mesure présentée comme une conséquence de la doctrine républicaine, il sut ne participer à aucun acte tendant à l'appliquer en fait : ainsi le 12 avril, GARNIER-PAGÈS réunit les délégués des compagnies au ministère des Finances (1); son collègue, invité, s'abstint de paraître à la réunion.

A cette conférence, où la Compagnie de Strasbourg est représentée par LÉON FAUCHER, le ministre expose les projets du gouvernement : il en indique les motifs; il prétend que les compagnies n'ont dû leur salut qu'à l'intervention des élèves de l'Ecole Polytechnique; que, dans le cas où de nouveaux troubles auraient lieu, elles se trouveraient de la même manière sous le coup de la destruction, dépourvues qu'elles sont de tout moyen de se défendre contre les malintentionnés; le gouvernement avait été obligé de séquestrer deux lignes parce que les ouvriers désertaient les ateliers; quant aux lignes qui étaient en construction, elles se trouvaient dans l'impossibilité d'être terminées par les compagnies concessionnaires, par suite de l'incapacité où ces dernières étaient de recourir à des appels de fonds. Tous ces motifs rendent le rachat indispensable. GARNIER-PAGÈS expose, non sans cynisme, les difficultés qu'il rencontre à ce sujet : si le gouvernement accorde une indemnité satisfaisante, le peuple trouvera qu'il a sacrifié ses intérêts, et s'il ne consent que des conditions conformes aux vœux populaires, les compagnies crieront à la spoliation; rien n'est donc encore arrêté. Le ministre envisage plusieurs solutions pour le rachat des actions :

1^o remboursement en argent comptant aux cours actuels de la Bourse;

2^o remboursement au cours du jour, en convertissant les actions en rente 3 %;

3^o le remboursement pourrait être fait en considérant

(1) 641.

les cours actuels comme dépréciés d'une manière anormale et, en conséquence, en prenant pour base les cours de Bourse à une époque antérieure, cette date étant le 15 février ou toute autre.

Tout cela était fort superficiel et assez vide : aucun des arguments n'était fondé; les propositions n'étaient pas étudiées. Comme péroration enfin, GARNIER-PAGÈS tentait une manœuvre de chantage : après avoir déclaré qu'il recevrait avec plaisir toutes les suggestions, il ajoutait qu'il croyait devoir avertir les compagnies qu'elles avaient intérêt à traiter avec lui sans attendre la réunion de l'Assemblée constituante, avec laquelle — en tant que corps délibérant nombreux — il leur serait plus difficile de s'entendre.

Les délégués des compagnies firent, en réponse au discours du ministre, quelques observations : A. GUILLAUME pour la Compagnie de Saint-Etienne fit remarquer que les combinaisons proposées par le ministre étaient inapplicables à sa ligne, dont les actions n'étaient pas cotées, et dont la concession était perpétuelle.

Edmond D'ALTON-SHÉE ajouta, pour la ligne de Dieppe, que les délégués présents étaient sans mandat, n'ayant pas été autorisés par leurs assemblées générales; qu'au surplus les cours de Bourse n'étaient que des fictions tant que les lignes n'étaient pas exploitées.

Denis BENOIST pour la Compagnie de Rouen représenta que la compagnie à laquelle il appartenait ne rencontrait d'autre difficulté dans son exploitation que celle qui provenait du bruit qui avait couru que le gouvernement avait l'intention de s'emparer des chemins de fer; il conclut en disant que le seul mode juste pour le gouvernement était d'exécuter les conditions de rachat fixées par les cahiers des charges, en accordant une juste indemnité pour l'anticipation du rachat.

Charles LAFFITTE, pour la Compagnie du Havre, protesta contre tout plan de rachat qui porterait le moindre préjudice aux intérêts des actionnaires, le capital de la Compagnie du Havre ayant été en majeure partie souscrit en Angleterre.

Enfin, Léon FAUCHER précisa que la ligne qu'il représentait ne réclamait aucun secours, aucune modification d'aucune sorte. Pour répondre aux allégations du ministre, il affirma que la Compagnie de Strasbourg était, en ce qui la concernait, parfaitement en état d'exécuter les travaux dont elle était chargée : elle ne demandait que d'être livrée à ses

propres forces. « Les folies de la monarchie sont la cause de l'état déplorable de nos affaires : la république doit prendre garde de les empirer par une intervention intempestive ».

En levant la séance, le ministre se borna à renouveler le conseil donné précédemment aux délégués de ne pas attendre la réunion de l'Assemblée nationale.

A la suite de cette conférence les délégués se réunirent et nommèrent une commission composée de trois membres, pour rédiger une protestation contre le rachat des chemins de fer. Le conseil d'administration de la Compagnie de Strasbourg ne jugea pas opportun de signer le texte de cette protestation. Il approuva par contre l'envoi de la lettre ci-dessous au ministre des Finances (1) :

Monsieur le Ministre,

« En communiquant aux représentants des compagnies les plans préparés par votre département pour le rachat des chemins de fer, vous leur avez déclaré que vous n'entendiez proposer qu'une mesure loyale et conforme à l'équité. Vous ne voulez pas attacher votre nom à un acte de spoliation; et, si l'intérêt public demande que la propriété des actionnaires rentre dans le domaine de l'Etat, vous reconnaissez qu'une juste et préalable indemnité doit leur être offerte.

« Nous prenons acte de ces explications qui vous honorent : les compagnies peuvent se rassurer puisque le gouvernement, qui dispose de la force, ne se prévaut que du droit. Mais vous avez provoqué les observations des intéressés; permettez-nous de présenter celles que nous avons à faire.

« Nous n'examinerons pas si le système, qui consiste à confier exclusivement à l'Etat l'exécution et l'exploitation des chemins de fer, est préférable à celui qui en investit les compagnies. Sur cette grave question, la loi, vous le savez, avait prononcé, et peut-être aussi l'expérience. On nous dit maintenant que la raison d'état exige jusqu'au sacrifice des faits accomplis. Il y aurait beaucoup à répondre. Mais le silence que vous avez gardé nous servira de règle; nous ne soulèverons pas une discussion qu'il vous a paru sans doute inutile d'agiter.

« Vous avez présenté, Monsieur le Ministre, les projets de rachat comme l'expression d'une nécessité qui s'imposait à tout le monde. Vous avez pensé que les compagnies ne pouvaient plus, depuis les événements de février, ni mettre

(1) 296.

à l'abri de la dévastation les chemins qu'elles administraient ; ni faire régner la discipline parmi leurs ouvriers, l'ordre et la sécurité dans le service ; ni remplir leurs engagements, soit envers le public, soit envers l'Etat. En admettant que certaines compagnies aient vu, en effet, leurs calculs déconcertés et leur marche troublée par la commotion politique, cette situation n'est à aucun degré et n'a pas été un seul instant celle de la Compagnie de Paris à Strasbourg.

« Notre matériel a été respecté, nos travaux n'ont éprouvé aucun dommage. Nous n'avons pas encore d'ateliers de réparations organisés ; mais, quand nous grouperons autour de nous un nombreux personnel d'ouvriers, résolu à nous montrer équitables, bienveillants et fermes au milieu d'une population qui se recommandera par de bons antécédents, nous avons la confiance de maintenir l'ordre. En tous cas, Monsieur le Ministre, il n'y a pas deux natures de propriété devant la loi : l'Etat protégera la nôtre, comme il défendrait la sienne.

« Il se peut que les compagnies qui éprouvent des embarras dans leur situation financière soient disposées à résigner leur mandat dans les mains de l'Etat ; mais nous n'avons pas montré ce genre d'empressement auprès du gouvernement provisoire. Nous croyons pouvoir faire face aux difficultés du moment. N'ayant pas d'appel de fonds à adresser à nos actionnaires, nous sommes libres d'attendre, en poursuivant le cours de nos travaux, que des jours meilleurs luisent pour le crédit. Des capitaux considérables que nos actionnaires nous ont confiés, ce qui a été dépensé en constructions et en matériel l'a été avec une économie et peut-être avec une entente dont l'Etat lui-même a rarement donné l'exemple ; ce qui reste disponible se trouve représenté, soit par les valeurs les plus solides, soit par des bons du Trésor. Grâce à des placements opérés avec une prudente réserve, nous avons pu remplir, jusqu'à ce jour, tous nos engagements ; pour les remplir encore, nous ne demandons à l'Etat que de tenir les siens. En demeurant, pour notre part, fidèles au contrat, nous lui montrerons notre confiance.

« Non seulement, Monsieur le Ministre, la Compagnie de Strasbourg n'a aucune raison de souhaiter ni même de prévoir le rachat de la concession qu'elle a obtenue de la manière la plus loyale, et qui, elle ose le dire, ne s'est pas égarée en tombant dans ses mains ; mais elle pouvait légitimement croire, en supposant l'expropriation des compagnies décidée en principe, que l'Etat n'avait pas d'intérêt à l'englober dans une

opération qui doit, en résultat, surcharger la dette publique.

« La durée de notre concession est limitée à moins de quarante-quatre ans : à l'expiration de ce délai, l'Etat entrera en possession, sans bourse délier, d'une ligne de 660 km., dont 122 km. auront été entièrement exécutés à nos frais, et qui entraînera pour nous, dans son ensemble, une dépense de 135 à 140 millions de francs. Placés, pour la ligne principale et pour l'embranchement de Reims, sous l'empire de la loi de 1842, nous sommes en réalité les associés de l'Etat dans l'exécution des travaux. L'Etat, en revanche, devient l'associé de la Compagnie dans l'exploitation du chemin de fer ; car, au delà des 8 % qui représentent l'intérêt et l'amortissement du capital, il doit partager avec nous les bénéfices de l'entreprise. La Compagnie n'est donc que fermière du chemin, et les administrateurs, que les actionnaires ont investis de leur mandat, peuvent se considérer en même temps comme des fonctionnaires qui ont un devoir public. Nous avons la conviction, Monsieur le Ministre, que l'on ne trouvera pas, pour la gestion d'une ligne de cette importance, une combinaison qui offre au gouvernement plus de garanties ni plus d'avantages. Nous croyons donc, en persévérant dans la tâche qui nous a été confiée, consulter les véritables intérêts de l'Etat aussi bien que ceux des actionnaires eux-mêmes. Si le gouvernement provisoire en juge autrement ; s'il pense obéir, en dépossédant la Compagnie, à une nécessité que nous n'apercevons pas, vous nous avez donné le droit d'espérer, du moins, que l'indemnité que nous recevriions serait réelle et sérieuse, et il est de notre devoir de vous dire que celle que vous offrez ne le serait pas. Chacune des trois combinaisons sur lesquelles vous nous avez fait l'honneur de nous consulter constituerait une spoliation dans toute la force du terme.

« En prenant le cours des actions pour base des conditions du rachat, le gouvernement sacrifierait particulièrement les compagnies qui administrent les chemins de fer en cours d'exécution ; car on sait que le prix des actions à la Bourse, tant qu'un chemin de fer n'a pas de revenu, n'indique ni sa valeur réelle, ni le degré de confiance qu'inspire l'entreprise. En France, comme en Angleterre, les lignes les plus lucratives ont vu, pendant l'exécution des travaux, leurs titres cotés au dessous du pair ; il suffit de citer le chemin d'Orléans et celui de Birmingham, dont le capital produit cependant un intérêt de 12 à 15 %.

« Mais, de toutes les compagnies, qui représentent des lignes en construction, celle de Paris à Strasbourg se trouve-

rait la plus maltraitée, précisément parce que sa situation est la meilleure; nos actionnaires seraient punis de la bonne gestion qui fait que nous avons en main des sommes considérables. En prenant pour base du rachat les cours du 4 avril, vous rembourseriez à nos actionnaires 36 fr. 95 par action; 48 fr. 84 en partant de ceux du 15 février, et 45 fr. 32 en prenant la moyenne des six mois antérieurs au 15 février. Pour vous démontrer, Monsieur le Ministre, combien toutes ces propositions s'écartent de l'équité, et à quel point elles seraient désastreuses pour nos dix mille actionnaires, il suffira de vous dire que la Compagnie, dût-elle se liquider aujourd'hui, retrouverait intacte, à peu de chose près, la valeur des versements opérés dans ses mains. Sur les 50 millions que nous avons déjà reçus, 19 millions sont représentés principalement par un matériel fixe ou par un matériel roulant, exécutés dans les meilleures conditions, par les terrains acquis et par les travaux d'art et de terrassement. Plus de 30 millions figurent encore à notre actif en espèces, en bons du Trésor ou en valeurs de portefeuille. En ne comptant que les valeurs disponibles, la Compagnie pourrait donc distribuer en ce moment à ses actionnaires les trois cinquièmes de ce qu'elle a reçu, soit plus de 120 francs par action, soit de quoi acheter, au cours du 4 avril, 11 fr. 32 de rente par action; soit enfin deux à trois fois la somme que vous nous offrez.

« On a parlé devant vous, Monsieur le Ministre, d'une autre combinaison, qui consisterait à rembourser, en rentes 5 % au pair, le capital versé par les actionnaires. Ce système serait plus équitable; mais nous ne pouvons pas nous dispenser de vous faire observer qu'en donnant à nos actionnaires 10 francs de rente pour 200 francs versés, l'Etat ne leur allouerait pas, au cours actuel de la rente, la contre-valeur des sommes dont nous avons encore la libre disposition, sans parler de celles que notre matériel et nos travaux représentent.

« Vous le voyez, Monsieur le Ministre : les combinaisons que vous nous avez proposées ne sont pas de nature à désintéresser nos actionnaires. Il ne nous appartient pas de vous présenter un contre-projet et nous n'avons, à cet égard, aucun droit d'initiative. Le mandat qui nous est confié se renferme dans l'exécution probe, prudente et courageuse des travaux mis à la charge de la Compagnie. Nous avons l'intention, si l'Etat lui-même n'y met obstacle, de remplir ce devoir jusqu'au bout et dans toute son étendue.

« Dans un premier entretien dont vous avez honoré nos

délégués, vous avez bien voulu leur déclarer, avec la loyauté qui vous caractérise, que si l'Etat ne donnait pas immédiatement suite aux projets de rachat, il fournirait aux compagnies, en vue de la continuation des travaux, les ressources et l'appui qui leur seraient nécessaires. Le moment nous paraît venu, et nous prenons la liberté de vous le rappeler dès aujourd'hui. Pour mettre la Compagnie de Strasbourg en mesure d'imprimer à ses opérations cette activité, qui est dans l'intérêt public encore plus que dans le sien, l'Etat n'aura d'ailleurs ni efforts, ni sacrifices à faire. Il suffira de nous rembourser, à l'échéance, les bons du Trésor qui représentent les sommes que nous avons placées librement sur l'Etat et les parties du cautionnement qui deviennent, aux termes de la loi, successivement disponibles; au moyen de cet accord moral entre l'Etat et la Compagnie, nous espérons traverser heureusement la crise financière et livrer à la circulation, dès cette année, la section de Paris à Epernay : 140 km. de chemin de fer qui abrègeront de plusieurs heures la distance entre la capitale et nos frontières les plus exposées. »

A l'appui de cette lettre, la Compagnie avait fait remettre au ministre des Travaux publics par l'inspecteur principal, appelé par décret du 20 mars, en remplacement de l'ancien commissaire royal, au contrôle du chemin de fer, un état de l'actif de l'entreprise.

De cet état, il résultait qu'elle possédait :

en valeurs mobilières.....	5.394.745 fr. 59
en valeurs immobilières	13.159.624 fr. 82
en valeurs financières.....	30.200.083 fr. 88
	48.754.454 fr. 29

soit 195 fr. 02 par action sur 200 francs versés.

Quel que fut le bien fondé de son plaidoyer et la conviction de ses justes droits, la Compagnie n'en attendait pas moins comme ses collègues d'un jour à l'autre la publication du décret édictant le rachat : d'après les bruits de Bourse et les causeries particulières le décret devait toujours paraître le lendemain du jour où il en était question : le lendemain le décret n'avait pas paru. Le *National* insinuait que le gouvernement provisoire avait renoncé à son projet de rachat, « cédant, prétendait-il, aux protestations des administrateurs intéressés à la prolongation de leurs traitements splendides ». En réalité, le rapport et le décret avaient reçu leur forme définitive et étaient prêts pour la signature, sans qu'au dernier moment

l'accord pût se faire au sein du gouvernement provisoire. Indépendamment du sentiment personnel de certains de ses membres, ARAGO et MARIE, sur le fond de la question, ceux des autres membres qui avaient fait triompher l'idée de la convocation rapide d'une constituante, et ceux qui s'y étaient ralliés, LEDRU-ROLLIN entre autres, avaient hésité à prendre la responsabilité d'une mesure dont l'urgence ne s'imposait pas à la veille de l'ouverture des travaux de l'Assemblée nationale. Si bien que ce fut sur le bureau de l'Assemblée que le décret de GARNIER-PAGÈS vit le jour sous forme de projet (17 mai 1848).

L'exposé des motifs était signé par DUCLERC, son remplaçant aux Finances. On en connaît les termes : DUCLERC développait les convenances politiques du rachat, ses nécessités économiques et sociales, enfin son opportunité. C'était l'incompatibilité entre l'existence de compagnies financières et la forme républicaine du régime; c'était également une puissance excessive accordée dans l'Etat à des corps indépendants, disposant d'une partie du domaine public : des transports; c'est-à-dire le pouvoir de régler la consommation et la production, une domination sur le crédit public par la concurrence faite aux valeurs de l'Etat et sur le commerce tout entier par les tarifs qui équivalaient à de véritables droits de douane, etc...

Le dépôt du projet de loi détermina à la Bourse une agitation fiévreuse : d'abord une hausse assez forte sur celles des lignes qui présentaient le plus d'avantages. Le mouvement s'amortit d'ailleurs lui-même dans l'ignorance où l'on était des dispositions de l'Assemblée nationale. Les actionnaires se divisent en deux camps : les uns, ceux qui ont acheté leurs actions avant les événements de février, auxquels elles ont coûté fort cher, ne peuvent admettre d'être dépossédés à des cours qui leur font perdre une partie de leur capital; les autres, au contraire, acquéreurs d'actions à des cours bas, n'ont aucun intérêt à s'opposer au rachat qui leur offre un bénéfice sûr.

Peu à peu cependant les délibérations des comités de l'Assemblée, saisis du projet de décret, éclairent sur la solution probable de la question.

Les propositions du gouvernement répartissaient les compagnies en deux catégories :

la première catégorie comprenait tous les chemins de fer dont les actions étaient cotées en Bourse. Pour ces lignes, la

valeur de rachat était établie d'après le cours moyen de leurs actions respectives à la Bourse de Paris pendant les six mois qui avaient précédé la révolution du 24 février. En échange de leurs titres, les actionnaires étaient appelés à recevoir des coupons de rente 5 %, cours pour cours, d'après la moyenne des cours à la Bourse de Paris pendant la même période de six mois ;

la deuxième catégorie comprenait les compagnies dont les actions n'étaient pas cotées à la Bourse et avec lesquelles le ministre des Finances était autorisé à traiter directement.

La Compagnie de Strasbourg rentrait dans la première catégorie. Dès le 20 mai, le conseil d'administration, qui avait décidé la réunion d'une assemblée générale extraordinaire des actionnaires pour lui soumettre la question, avait adjoint au comité de direction deux membres supplémentaires : CHEVANDIER et BLACQUE-BELAIR, pour aviser, de concert avec lui, de toutes les mesures à prendre pour défendre les intérêts de la compagnie devant l'Assemblée nationale. Le 22 mai il avait écrit au président de l'Assemblée pour lui demander d'être entendu par le comité ou la commission parlementaire sur la question du rachat.

L'assemblée générale des actionnaires eut lieu le 26 mai : elle fut particulièrement animée. Le rapport examinait en détail toutes les faces du problème (1) : il faisait ressortir que chaque compagnie se trouvait dans une situation différente et qu'il n'était pas possible en équité de leur appliquer à toutes un traitement uniforme ; il établissait avec force la prospérité toute spéciale de la Compagnie de Strasbourg, le fait qu'il appartenait à l'Etat de donner aux travaux toute l'activité désirable pour assurer le plus prochainement possible l'ouverture de la ligne, et il soulignait le caractère dérisoire de l'indemnité qui serait allouée aux actionnaires suivant le calcul du projet de loi. L'actif de la Compagnie se montait à 48.754.454 fr. 20 ; le calcul du projet accordait à la Compagnie une indemnité de 15.357.500 francs. Suivant la combinaison préconisée, il suffirait donc à l'Etat de prendre 15.357.500 francs dans la caisse de la Compagnie pour acheter en Bourse les sommes de rentes nécessaires au paiement de l'indemnité due aux actionnaires, et de confisquer les 33.396.954 francs restant.

Les conclusions de ce rapport furent adoptées à l'unanimité, et l'assemblée décida de former une commission qui serait

(1) 297.

adjoindre aux administrateurs que le conseil d'administration déléguerait au comité des Finances de l'Assemblée nationale.

Le 6 juin, les délégués de l'assemblée générale des actionnaires convoquèrent à la Bourse une réunion de tous les actionnaires propriétaires de moins de quarante actions. Les délégués y donnèrent lecture des rapports et documents qui avaient été lus précédemment à l'assemblée générale du 26 mai. Leurs conclusions, conformes à celles qui avaient été présentées par le conseil d'administration à cette assemblée, y furent approuvées à une immense majorité.

Entre temps, les comités des Finances et des Travaux publics de l'Assemblée nationale poursuivaient respectivement l'examen de la question. Le 31 mai, le comte DE SÉGUR et CHEVANDIER avaient été entendus par la sous-commission du comité des Finances, à laquelle ils avaient exposé la situation de la Compagnie et remis une note verbale; le 8 juin, ils furent reçus par la sous-commission du comité des Travaux publics.

Chacune des autres compagnies avait été de même admise à faire entendre son point de vue et à défendre les intérêts de ses actionnaires au sein des deux sous-commissions.

Le 6 juin, BINEAU, nommé rapporteur du comité des Finances, déposa son rapport. Ce rapport était divisé en quatre sections ayant pour titres réceptifs :

§ I. L'Etat a-t-il le droit de reprendre possession des chemins de fer?

§ II. Y a-t-il nécessité de reprendre aujourd'hui possession des chemins de fer?

§ III. L'indemnité offerte aux actionnaires est-elle équitable?

§ IV. L'état du Trésor permet-il de reprendre possession des chemins de fer?

Sur le premier point l'auteur distinguait entre les concessions faites avant 1836 et celles faites après 1836. En ce qui concernait les premières, il concluait à l'application du droit commun : c'est-à-dire à l'expropriation pour cause d'utilité publique. Pour les autres concessions, le rapport, après avoir cité l'article du cahier des charges concernant le rachat, concluait que cet article était inapplicable, aucune compagnie n'ayant atteint le terme de quinze ans exigé par la loi. Mais, indépendamment du droit ouvert par cette clause, la question pouvait se poser de savoir si le droit ordinaire d'expropriation n'était pas susceptible d'être invoqué. Sur ce point, la commission s'était divisée : la minorité avait estimé que, par

l'introduction de la clause de rachat, l'Etat avait entendu régler pour un certain laps de temps l'exercice de son droit d'expropriation, et qu'il l'avait pu faire valablement en vue de provoquer la réunion des capitaux et la formation des compagnies; la majorité se rallia au contraire autour de l'idée que le droit d'expropriation de l'Etat est inaliénable, que le pouvoir en est et doit en être constamment armé, le sens de la clause de rachat étant en réalité d'ouvrir à l'Etat au bout de quinze ans un droit d'exercice plus facile que le droit d'exproprier: celui de racheter.

Ce principe étant une fois posé, le rapporteur examinait la nécessité du rachat et il analysait à ce point de vue la situation des compagnies. Elles se répartissaient en trois groupes: celles qui n'éprouvaient aucun embarras grave: Orléans à Bordeaux, le Centre, Tours à Nantes, Paris à Strasbourg, Strasbourg à Bâle, Amiens à Boulogne, Montereau à Troyes, Paris à Saint-Germain, Paris à Versailles (rive droite); celles qui avaient des embarras, mais qui pouvaient triompher seules en s'imposant les sacrifices nécessaires: le Nord, Paris à Rouen, Rouen au Havre, Paris à Orléans, Avignon à Marseille; celles, enfin, dont les difficultés financières étaient telles qu'il était presque certain que, réduites à leurs propres forces, elles ne pourraient poursuivre leurs entreprises. De cette analyse le rapporteur concluait qu'au point de vue de la situation financière des compagnies, il n'y avait pas nécessité à reprendre toutes les concessions.

Cette nécessité s'imposait-elle du point de vue moral, politique ou économique? Le rapporteur le niait:

... « Nous pensons qu'aujourd'hui la République n'a rien à craindre ni de cette puissance ni de ces influences. Emané de tous et exercé au profit de tous, le pouvoir républicain sera assez fort pour prévenir les abus et pour les réprimer au besoin. Remarquez d'ailleurs, citoyens, qu'un des moyens les plus efficaces que vous puissiez employer pour l'amélioration du sort des travailleurs c'est le principe et la pratique de l'association: ne proscrivez donc pas les compagnies, car elles sont déjà un commencement d'association. Est-ce donc une institution aristocratique incompatible avec le régime républicain qu'une association qui réunit les plus petits capitaux pour les consacrer à une œuvre commune? N'est-ce pas au contraire une œuvre vraiment démocratique?

Au point de vue économique, le rapport démontrait que les tarifs, tels qu'ils avaient été limités par les cahiers des

charges, ne pouvaient présenter un danger quelconque aux mains des compagnies et, qu'entre celles de l'Etat, il n'était pas certain qu'ils auraient tous les avantages qu'on pouvait en attendre. Enfin, au point de vue social, le rapporteur indiquait que la dépossession des compagnies ne pouvait donner une impulsion nouvelle au travail; car, la plupart des lignes étant sous le régime de la loi de 1842, l'Etat avait toute la latitude désirable pour imprimer aux travaux l'activité qu'exigeait sa politique sociale.

L'auteur passait ensuite au § III et posait la question de l'indemnité à offrir aux actionnaires. Il montrait les compagnies unanimes à protester contre les conditions établies par le projet de décret. Et, sans discuter la question de fond, puisque le § II concluait à la non-expropriation, il citait quatre exemples : le chemin de Paris à Orléans, le chemin de Paris à Rouen, le chemin de Tours à Nantes, enfin le chemin de Paris à Strasbourg.

Pour cette ligne, il reproduisait le calcul de la Compagnie :

Capital souscrit....	125.000.000 fr.
Capital appelé.....	50.000.000 fr.
Capital versé.....	49.840.325 fr.

Emploi du capital versé :

Travaux	5.394.745 fr. 59
Matériel	13.159.624 fr. 82
Valeurs en caisse (portefeuille)	30.200.883 fr. 88
Frais d'administration	1.085.870 fr. 71
	49.840.325 fr. 00 (1)

Taux du rachat : 4 fr. 43 de rente par action, soit, au cours de 69 fr. 50 en capital et par action, 61 fr. 43, et, pour 250.000 actions, 15.357.500 francs, pour payer 30.000.000 d'argent comptant et des travaux et matériel neuf pour 18.500.000.

Enfin, le rapporteur examinait la situation du Trésor. Il écartait de prime abord les projets du gouvernement sur lesquels le ministre des Finances ne s'était expliqué que par allusion à quelque programme romantique et sans précision; il examinait les possibilités réelles ouvertes par les ressources financières du moment : la dette flottante comprenait 600.000.000 appartenant aux Caisses d'épargne et aux por-

(1) Comme on pourra le constater, ce total n'est pas exact. On a suivi littéralement le texte du *Moniteur Universel*, mais il faut lire en réalité, en face de valeurs en caisse, 30.200.083 fr. 88 au lieu de 30.200.883 fr. 88. C'est le chiffre du rapport aux actionnaires pour l'assemblée générale du 28 avril.

teurs de bons du Trésor; à cette dette s'ajouterait le déficit de l'année 1848 qu'il fallait prévoir important. C'était à cette charge que l'on proposait pour le présent d'ajouter 100.000.000 pour continuer les travaux à la charge des compagnies en y ajoutant 25.000.000 pour payer leurs dettes exigibles. Pour l'avenir, ce serait aux 311.000.000 prévus pour la participation de l'Etat aux travaux déjà votés, ajouter les 623.000.000 mis pour les mêmes travaux à la charge des compagnies.

A ces considérations, le comité des Finances proposait le rejet du projet de décret. Le comité des Travaux publics, au contraire, s'était rallié au rachat, mais avait demandé que les bases du calcul des indemnités fussent revues et amendées dans un sens plus favorable aux intérêts des actionnaires. Il avait proposé que la moyenne des cours qui servirait de forfait pour le rachat fût prise sur l'année précédant le 24 février au lieu du semestre pour certains chemins : Paris à Saint-Germain, Versailles (rive droite), Versailles (rive gauche), Strasbourg-Bâle, Paris-Orléans, Paris-Rouen, Rouen au Havre, Nord, Centre, Orléans à Bordeaux, et que la même moyenne fût prise sur 18 mois pour les autres lignes : Paris-Strasbourg, Paris-Lyon, Tours-Nantes, Montereau-Troyes, Avignon-Marseille, Amiens-Boulogne.

Le projet de décret vint en discussion à l'Assemblée nationale le 23 juin 1848. La première partie de la séance fut occupée par des discours contradictoires de différents membres de l'Assemblée en faveur de l'une ou l'autre thèse. MONTALEMBERT remplit la seconde partie d'un discours magnifique de forme et de pensée au cours duquel il combattit argument pour argument la thèse de l'exposé des motifs. L'esprit d'association, soutint-il en substance, est une institution essentiellement démocratique et qu'on trouve principalement dans les pays libres. Il est dans l'ordre industriel le gage du progrès et de la civilisation. Sa suppression serait, dans l'ordre politique, un asservissement des citoyens. Il niait ensuite la légitimité de la thèse du comité des Finances sur l'expropriation. Il concluait enfin en montrant dans la manœuvre qui tendait à la spoliation des compagnies, non pas une défense de la République, mais un premier pas vers la confiscation de la propriété.

Le lendemain samedi 24 juin, l'émeute éclata dans Paris: la discussion un instant reprise fut suspendue. Les pouvoirs publics changèrent une fois de plus de forme, et la commission exécutive, rallongée du gouvernement provisoire,

céda sa place au gouvernement du général CAVAIGNAC : un nouveau ministère fut constitué le 28 avec GOUDCHAUX aux Finances et RÉCURT aux Travaux publics.

Qu'avaient les compagnies à attendre de ce changement de régime? Elles ne tardèrent pas à être fixées : dès le 3 juillet, dans son exposé de la situation financière (1), GOUDCHAUX, à propos des recettes inscrites par le précédent gouvernement comme conséquence du rachat des chemins de fer, montra les inconvénients financiers de cette mesure; toutefois, en faisant connaître à l'Assemblée que le gouvernement retirait le projet, il n'en maintint pas moins hautement le droit pour l'Etat d'exproprier à toute époque les compagnies, sauf indemnité préalable. Ce n'était pas là des paroles susceptibles de rétablir d'une manière définitive le crédit des compagnies; mais le gouvernement était tenu à des ménagements vis-à-vis de la politique des hommes qu'il venait de remplacer. Sur une interpellation de DUCLERC, le 14 juillet, GOUDCHAUX s'en expliqua d'une manière cette fois dénuée de toute ambiguïté :

« Ce qu'il faut avant tout, déclara-t-il, c'est qu'on sache bien ce que nous voulons faire; ce que nous voulons, c'est rétablir la sécurité : on a voulu nous mettre en contradiction avec nous-mêmes; je ne vois pas du tout cette contradiction; mais seulement quand nous sommes venus retirer des projets de loi que nous ne croyions pas opportun du tout, nous avons dû mettre dans la forme le plus de ménagements possible pour l'administration qui venait de disparaître...; mais je déclare que, quant à l'administration d'aujourd'hui, elle ne pense pas reproduire ces projets » (2).

Enfin ces assurances furent confirmées solennellement en fin d'année par le ministre Odilon BARROT (26 décembre 1848), le premier ministère constitutionnel de la nouvelle république :

« Nous n'entendons pas que la main de l'Etat se retire de tous les points auxquels s'était étendue son assistance; mais nous croyons qu'il ne doit pas tout faire ni, à plus forte raison, tout faire à la fois. Nous appelons à notre aide l'esprit d'association et la force individuelle. Nous pensons que l'impulsion de l'Etat doit, partout où cela est possible, se substituer à l'exécution directe par l'Etat ».

Déjà à cette époque, grâce à l'appui du gouvernement du général CAVAIGNAC, la Compagnie avait pu amorcer la liquidation financière de la période révolutionnaire.

(1) 483. — (2) 484.

On a dit comment son cautionnement avait été, en exécution du décret du 7 juillet, entièrement transformé en rentes françaises 3 % calculées au taux de 55 francs. Aux termes de l'ordonnance royale du 19 juin 1825, non abrogée par le décret ci-dessus, et d'ailleurs loi du contrat parce que rappelée au cahier des charges, ces rentes devaient être calculées au taux de 75 francs. Il en résultait un excédent de 200.000 francs de rentes, 191.550 francs exactement, soit 3.511.750 francs au cours de 55 francs, dont la Compagnie avait le droit d'être remboursée. Par deux lettres du 1^{er} et du 23 août (1), elle en sollicita la restitution, qui lui fut accordée le 2 septembre (2).

En même temps, elle poursuivit la libération des 2.000.000 de son cautionnement, réclamée en janvier au gouvernement de Louis-Philippe. Le ministre l'autorisa à dégager un premier million dès le début d'août. Il se fit prier pour accorder la même autorisation pour le second million, qui ne fût libéré que le 12 août, et que la Compagnie ne reçut en fait qu'en décembre (3).

Simultanément la Compagnie tentait d'obtenir une indemnité pour les pertes auxquelles l'exposait la conversion forcée des bons. Elle tira argument du fait que les bons n'avaient été souscrits que pour venir en aide au régime précédent : le décret du 17 mars, écrivait-elle, avait été fondé sur ce que les bons du Trésor étaient en majeure partie la propriété de capitalistes dont les intérêts n'étaient pas directement liés à ceux de l'industrie et du commerce; or, il y avait là une contre-vérité : les capitaux de la Compagnie, essentiellement destinés au paiement de salaires d'ouvriers, étaient directement liés à l'industrie et au commerce; son capital était « leur pain », puisqu'il alimentait de nombreuses usines employant des milliers de bras : elle en demandait avec instance sous une forme ou sous une autre le paiement intégral. Elle n'obtint pas satisfaction.

La gravité de la situation à laquelle elle faisait allusion était réelle : au moment de la conversion, la rente valait 52 francs; quinze jours après elle était cotée 44 fr. 50. Dès le mois d'août, des ventes tant soit peu importantes provoquaient l'effondrement des cours : la Compagnie décida d'ajourner la négociation de tout ou partie des rentes. On vécut ainsi pendant l'été. Au mois de septembre, le conseil d'administration se résolut à recourir à la mesure extrême,

(1) 1883, 1886, — (2) VII, Be, D, 18. — (3) 1884, 1885.

longtemps différée, d'un appel de fonds. Afin d'en alléger la charge, il le fractionna en deux parties : 25 francs qu'il appela pour le 20 octobre 1848 et 25 francs dont il annonça l'appel pour le 21 février 1849.

Cette décision ne fut pas sans provoquer des murmures : quelques actionnaires se réunirent le 12 octobre à la Bourse (1) et élevèrent des critiques contre la gestion de la Compagnie : ils incriminèrent les administrateurs en leur reprochant d'opérer sans contrôle, discutèrent les frais d'administration adoptés par l'assemblée générale et protestèrent contre un appel de fonds qu'ils déclaraient intempestif. Cette agitation ne pouvait être de nature à faire changer la Compagnie de manière de voir : l'appel eut lieu ; les actionnaires y répondirent en majorité (sur 6.250.000 francs appelés, 6.003.200 fr. seront encaissés le 30 avril 1849), mais demandèrent des délais ; les rentrées furent lentes, le déficit d'octobre, considérable.

Pour se procurer des fonds la Compagnie essaya de vendre des rentes. Le 4 novembre, 34.500 francs de rentes furent liquidés en Bourse : 12.000 francs atteignirent 42 francs ; 3.000 : 41 fr. 90 ; 1.500 : 41 fr. 70 ; 1.500 : 41 fr. 50 ; 4.500 : 40 fr. 50 ; 4.500 : 40 fr. 25. L'opération était concluante : c'était l'effondrement des cours. On la suspendit : la perte sur le cours de conversion était de 142.650 francs. (2) On avait réalisé 488.850 fr. 80 ; mais, preuve de confiance, on plaça cette somme chez ROTHSCHILD.

La Compagnie mit le ministre des Finances au courant de ces négociations en insistant sur les répercussions que leur répétition était susceptible d'avoir sur un marché particulièrement sensible ; elle renouvela auprès de la Banque de France avec l'appui du ministre une démarche précédemment faite verbalement pour obtenir un prêt sur rentes. Le conseil d'administration demandait 3 millions seulement à trois mois d'échéance : la Banque refusa à nouveau.

Cependant le temps travaillait pour la Compagnie. Avec les événements de novembre, la confiance renaquit : on risqua une liquidation partielle des rentes. Les rentes en portefeuille se composaient au début de novembre de :

1^o 116.834 francs provenant des bons du Trésor en portefeuille à l'époque de la conversion ;

2^o 191.550 francs provenant de la différence entre le

(1) 616. — (2) VII, Bf, B, 289.

taux légal de constitution des cautionnements de 75 francs et le taux de conversion de 55 francs;

3° 40.000 francs (1) provenant de la restitution du premier million du cautionnement, soit au total 348.384 francs de rentes.

Du 11 novembre au 2 décembre, 112.328 francs de rentes furent vendues en Bourse; les cours oscillèrent entre 41 et 43 fr. 02 sans s'effondrer, au contraire, avec tendance sensible à la hausse. Cette vente produisit 1.583.562 fr. 45; la perte sur le cours de conversion était encore très près de 500.000 frs. On renouvela l'opération en décembre : on vendit 73.056 francs de rentes pour 1.092.408 francs à des taux variant de 44 à 47 francs du début à la fin du mois; à partir de cette date on ne vendra plus qu'avec bénéfice sur le cours de consolidation.

Au mois de décembre la Compagnie encaissait d'autre part le second million de son cautionnement, porté à 1.250.000 francs, soit 50.000 francs de rentes. Elle obtenait d'autre part du gouvernement 149.831 autres francs de rentes provenant de l'abaissement voté par l'Assemblée nationale (21 novembre) du taux de consolidation des bons du Trésor de 55 francs à 46 fr. 40, mesure qui atténuait singulièrement ses pertes précédentes. Sur ces 149.831 francs, 128.176 francs se rapportaient à son cautionnement, 21.655 francs à son portefeuille. Ces deux remboursements portaient à 958.215 frs (2) le total des rentes qui étaient venues de la consolidation des bons.

A la suite de l'élection du prince Napoléon à la présidence de la République, le cours de la rente se redressa et la Compagnie vendit (3) :

En janvier :	97.500 francs de rentes pour	1.507.212 fr. 50.
En février :	240.000 francs » »	3.855.200 fr. » .
En mars :	60.000 francs » »	1.022.525 fr. » .
En avril :	5.831 francs » »	112.732 fr. 65.
Soit :	403.331 francs » »	6.497.670 fr. 15.

(1) à 75 francs.

(2) 116.834 fr. à 55 fr. du portefeuille
 500.000 fr. à 75 fr. des cautionnements
 191.550 fr. de différence de 75 à 55 fr. du cautionnement
 128.176 fr. — — — 55 à 46,40 —
 21.655 fr. — — — — du portefeuille
 958.215 fr. de rentes à 46 fr. 40.

(3) VII, Bf (B, 289 — C, 323 — D, 43).

Au cours de l'année 1849 elle vendait le reste des rentes de son portefeuille en même temps que celles qui lui provenaient des restitutions successives de son cautionnement :

le 31 mai 1849 :	120.000 francs de rentes pour	2.296.800 fr. »
le 4 octobre 1849 :	78.000 francs de rentes pour	1.451.375 fr. »
le 5 mars 1850 :	78.000 francs de rentes pour	1.500.025 fr. »
puis, en 1851 :	9.000 francs de rentes pour	197.751 fr. 80
Total :		<u>285.000 francs de rentes pour</u> <u>5.445.951 fr. 80</u>

Le bilan de la révolution de 1848 se présentait donc pour la Compagnie de la façon suivante :

capital des bons du Trésor consolidés : 14.820.404 fr. 85.
capital provenant de la vente des rentes (on récapitule) :

34.500 francs de rentes vendues	488.850 fr. 80.
112.328 francs » »	1.583.562 fr. 45.
73.056 francs » »	1.092.408 fr. » .
403.331 francs » »	6.497.670 fr. 15.
285.000 francs » »	5.445.951 fr. » .
<u>908.215 francs » »</u>	<u>15.108.442 fr. 40.</u>

Restaient 50.000 francs de rentes appartenant au cautionnement : elles étaient évaluées au bilan annexé au rapport aux actionnaires de l'exercice 1851, au cours de consolidation de 46 fr. 40 : 773.333 fr. 34; elles valaient, au plus bas cours du 29 avril, jour de l'assemblée : 55 fr. 95.

Financièrement la révolution de 1848 laissait un bénéfice final de plus de 1.200.000 fr. Ce bénéfice n'avait été dû à aucune opération hasardée ni même spéculative : il était le fruit d'une politique calme, prudente et économe, d'une fermeté exercée à l'encontre même des intérêts les plus immédiats des actionnaires en vue de la prospérité de l'avenir. Il permettait d'amortir la perte due à un retard d'une année dans l'ouverture de l'exploitation, à la détérioration des matériaux approvisionnés sur la ligne et aux frais de consolidation et d'entretien des travaux interrompus.

CHAPITRE IX

LE DEUXIÈME TEMPS : L'ACHÈVEMENT DES TRAVAUX SUR LES DEUX PREMIÈRES SECTIONS

On a vu dans quel état la révolution de 1848 avait laissé les travaux sur la ligne.

Dès l'alerte du mois de juin passée et sa concession garantie, la Compagnie recommença à presser les travaux. Le 19 juillet, elle rappelait au ministre les intentions du gouvernement précédent. Sans doute l'ouverture du chemin de fer pour l'automne 1848 était compromise; mais elle s'avérait facilement réalisable au printemps suivant. D'ici là, l'Etat aurait largement le temps nécessaire pour construire les stations intermédiaires. En outre, il fallait hâter les travaux de l'embarcadère de Paris et ceux de la gare des marchandises, tout récemment adjugés (1).

La ligne demeurait convenablement dotée : 2.000.000 avaient été ouverts par le gouvernement provisoire, le 24 avril, pour la section comprise entre Hommarting et Strasbourg. Une proposition de Léon FAUCHER du 24 mai à l'Assemblée nationale, de prévoir un crédit supplémentaire de 10.000.000 en faveur des chemins de fer de Paris à Strasbourg, de Chartres à Rennes, d'Orléans à Bourges et du Centre, n'avait pu être discutée en raison des événements de juin; mais le budget rectifié, sur lequel BINEAU déposait son rapport le 28 septembre, laissait la ligne principale pourvue de 19.330.000 francs. Rien n'arrêtait donc de ce côté la marche des travaux.

Aussi bien ne perdit-on pas de temps : le souterrain de Chézy fut déblayé et sa clef de voûte solennellement posée le 12 juillet; en octobre, les tranchées de Dampmart et de Gagny étaient en voie d'achèvement; et, sur l'ensemble de la ligne, à mesure que les ingénieurs de l'Etat réglaient la plate-

(1) 1854.

forme, les entrepreneurs de la Compagnie commençaient le ballastage et la pose de la voie. PARENT et SCHAKEN soumissionnaient en même temps l'ancienne entreprise CORROYER; la Compagnie elle-même sollicita — première initiative de ce genre — les travaux des tranchées de Reuilly et de Sauvigny où l'on dut exhausser la plateforme en remplaçant l'ancien palier par une légère contre-pente. De même, en aval de Soilly, on dut dévier le chemin de fer qui passait derrière Voussy et le diriger entre le village et la rivière. Les grands souterrains n'avaient pas souffert; mais une dénonciation révéla de graves détériorations dans la voûte du souterrain d'Armentières (1) : l'ingénieur en chef MARINET avait choisi, pour en établir les parements, des pierres provenant de la démolition du château de Montceaux. Ces matériaux qui, à l'air libre, avaient résisté à l'injure des siècles, se délitèrent en moins d'un an sous l'action corrosive des infiltrations : on dut reprendre entièrement le travail. A l'intérieur de Paris subsistait une courte lacune : elle avait été comblée dès le printemps 1848. L'ingénieur en chef DE SERMET en avait soumis le projet de détail, qui s'étendait entre la rue Neuve-de-Chabrol et les fortifications, le 18 mai, et le ministre l'avait approuvé un mois après. Les travaux furent d'ailleurs prolongés en même temps au delà de Châlons, où le projet amont de cette gare, soumis depuis le 6 mai 1847, avait été approuvé le 20 juin et adjugé le 31 août (2).

Le ministre se décida à régler la question des stations intermédiaires : le 31 juillet 1848, il proposa à la Compagnie de construire des bâtiments provisoires en bois. La Compagnie pensa d'abord qu'elle était en droit d'exiger de l'Etat la livraison des stations définitives et elle fit valoir ses raisons; mais le ministre des Finances répondit que la situation des finances publiques ne lui permettait pas de les entreprendre pour le moment. Il fut en conséquence décidé que la Compagnie se chargerait d'établir des stations provisoires pour la construction desquelles l'Etat lui paierait une subvention (septembre 1848). Dès octobre, les projets de ces stations étaient établis de concert avec les ingénieurs de l'Etat et soumis au ministre des Travaux publics avec les devis.

A Paris, on poursuivait le gros œuvre du bâtiment de l'embarcadère de la rue Neuve-de-Chabrol. En janvier, on levait les plans de toutes les propriétés situées entre les rues du faubourg Poissonnière, Rochechouart, de Bellefond et

(1) 1412. — (2) 1437.

Montholon, en vue de prolonger la rue Lafayette jusqu'à la place Cadet. En se joignant ainsi à la rue Saint-Lazare, ce nouveau tronçon de la rue Lafayette allait assurer les communications nécessaires entre les gares du Nord et de l'Est, et l'embarcadère des chemins de Rouen et du Havre. En mars, le gros œuvre de la *Gare de Strasbourg* était terminé et l'on achevait de poser la charpente de la toiture : les quatre voies du chemin de fer étaient placées depuis l'embarcadère jusqu'à la gare des marchandises en dehors du boulevard extérieur. Entre la rue Lafayette et la gare définitive, on procédait à la construction d'un embarcadère provisoire pour l'ouverture de l'exploitation; l'entrée provisoire débouchait sur le faubourg Saint-Martin, sur l'emplacement de l'ancien établissement des frères de la Doctrine chrétienne. Sur la façade de l'embarcadère on abaissait le niveau de la rue Neuve-de-Chabrol et on démolissait les maisons du côté Nord pour élargir la rue.

Dès l'ouverture de la campagne de 1849 — les travaux n'avaient d'ailleurs été à peu près pas interrompus au cours de l'hiver, particulièrement clément — la Compagnie prit les dispositions utiles pour prêter main-forte à l'Etat en vue de l'achèvement des travaux en temps voulu. Pour le service du ballastage, elle mit à la disposition des entrepreneurs sur la ligne, à la Ferté-sous-Jouarre et à Dormans, trois locomotives lui appartenant et une autre machine louée à la Compagnie de Saint-Germain; elle substitua ses propres entrepreneurs aux entrepreneurs de l'Etat pour l'achèvement des tranchées non encore terminées; elle prêta les wagons nécessaires aux travaux de la tranchée des Bois de Meaux, compromise par la déconfiture CORROYER. Le ministre avait donné son accord sur le plan des stations provisoires (18 février 1849) : à Paris, on utilisa les remises et hangars situés à l'extrémité de la gare dans les dépendances; sur la ligne, la Compagnie procéda à la construction des baraquements, l'Etat exécutant de son côté les travaux accessoires.

Par contre, rien n'avait encore pu être décidé en ce qui concernait les ateliers : à l'origine les ateliers principaux de la Compagnie avaient été prévus à Paris et des ateliers secondaires, également espacés sur la ligne, à Epernay, Saint-Dizier, Nancy et Strasbourg. Mais les événements de juin 1848 avaient fait ressortir le danger d'agglomérer des masses d'ouvriers aux environs des grandes villes : aussi avait-on résolu de rejeter les grands ateliers de réparation en pro-

vince; le conseil général des Ponts et chaussées, en approuvant le projet de la gare des marchandises de Paris, ajourna la question des ateliers : la Compagnie n'était pas elle-même fixée sur l'emplacement le plus favorable à leur attribuer; il fut entendu que pour l'exploitation des deux premières sections, des ateliers provisoires seraient établis dans les dépendances de la gare d'Epernay. La Compagnie s'employa à ce que ces premiers établissements fussent prêts à temps et réclama leur achèvement au ministre.

A partir d'avril, on commença les premiers voyages d'essai : la locomotive « La Ville de Mézières » parcourut, le 7 avril, la distance de Château-Thierry à la tranchée des Bois de Meaux encore inachevée. Le 30 avril, un convoi d'essai transporta de Paris à Lagny les administrateurs de la Compagnie (1). Le trajet fut opéré en 30 minutes, sans compter le temps passé aux points d'arrêt. Entre le 24 mai et le 2 juin, pour expérimenter le matériel et le personnel, on fit circuler chaque jour quatre convois à blanc entre Paris et Meaux.

A la suite de ces épreuves réitérées, la Compagnie jugea possible de soumettre la section aux formalités de réception prévues au cahier des charges. Elle demanda de même au préfet de police les autorisations nécessaires à la mise en service du matériel destiné à l'exploitation.

La réception eut lieu le 28 juin entre Paris et Meaux; la commission nommée par le ministre était composée de l'inspecteur général LEMASSON, des ingénieurs en chef MARY et DE SERMET. En même temps, la commission nommée par le préfet de police et composée des ingénieurs en chef BAUDE, du corps des Ponts et chaussées, et PIERRARD, du corps des Mines, auxquels était adjoint l'architecte de la préfecture de police, BRUZARD, procédait à l'examen du matériel destiné au transport des voyageurs.

Le ministre (c'était LÉON FAUCHER) accompagna le procès-verbal de réception de la lettre suivante (2) :

« Messieurs,

« MM. les Délégués du Conseil d'administration vous ont déjà fait connaître les résultats de l'inspection à laquelle ont procédé MM. LEMASSON, MARY et DE SERMET.

« J'ai reçu à 8 heures du soir le procès-verbal de réception provisoire des travaux exécutés entre Paris et Meaux par la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg. Ce procès-verbal

(1) 659. — (2) VII, Bb, E, 511.

constate les efforts et les sacrifices de la Compagnie pour la bonne confection du chemin.

« Au milieu des épreuves si graves et si multipliées depuis plus d'une année, la persévérance avec laquelle la Compagnie de Strasbourg a rempli les obligations de son contrat est un titre certain à la bienveillance du Gouvernement. Je rendrai compte au Président de la République des services qu'elle a rendus en maintenant ses ateliers dans une activité qui en a éloigné le désordre.

« J'autorise l'ouverture de la ligne pour le 5 juillet. S'il y avait lieu de retarder ou d'avancer cette époque, je modifierai ma décision sur la demande de la Compagnie et dans le but de servir ses légitimes intérêts.

« Je m'empresse de vous faire connaître la décision que je viens de prendre après examen du procès-verbal de réception. »

Le dimanche 1^{er} juillet, le conseil d'administration procédait à une inauguration privée de la section entre Paris et Meaux. Le 5 juillet, l'exploitation était ouverte jusqu'à Meaux. On achevait dans l'intervalle les derniers aménagements entre Meaux et Epernay, et, dès le 16 juillet, un voyage d'essai était fait sur la section entière par les ingénieurs en chef chargés pour l'Etat de l'exécution des travaux, les administrateurs de la division des travaux, DUBOCHET et PERDONNET, les ingénieurs en chef de la Compagnie, EDWARDS et VUIGNER : le convoi, parti de Paris à 6 heures du matin, arrivait à Epernay à 11 heures après arrêts à toutes les stations ; le retour fut effectué en quatre heures.

Le 27 juillet, le comité de direction signait neuf polices d'assurances avec les principales compagnies parisiennes : « Assurances Générales », « Nationale », « Phénix », « Urbaine », « Providence », « Union », « France », « Aigle », « Soleil » : chacune pour un capital de 300.000 francs, pour les bâtiments de ses gares entre Paris et Meaux et son matériel. Le 7 août suivant, il demandait la réception de ses travaux entre Meaux et Epernay.

Le président de la République manifesta l'intention de présider l'inauguration officielle de la ligne. Le chef de l'Etat devait se rendre de Paris à Epernay par le chemin de fer et de là à Châlons et à Reims : c'était en même temps un voyage de propagande politique. Une indisposition le contraignit à ajourner son projet. L'inauguration fut reportée au 2 septembre ; mais on n'attendit pas cette solennité pour l'ouverture

OUVERTURE le MARDI 21 août.**CHEMIN DE FER DE PARIS A STRASBOURG, SECTION
DE PARIS A ÉPERNAY**

FAUBOURG SAINT-DENIS ET FAUBOURG SAINT-MARTIN.

EMBARCADÈRE, Rue Neuve-Chabrol.**DÉPARTS :**DE PARIS, 7 h. 40 m. du matin, 8 h. 30 m., 11 h.; 3 h. du soir
5 h. 20 m., 6 h. 20 m.; 1 h. 30 m., le dimanche seu-
lement.**DÉPARTS :**D'ÉPERNAY, 8 h., 12 h., 5 h. 20 m., 3 h. du matin, train de
poste
DE MEAUX, 7 h. 40 m., 5 h. 20 m., 9 h. 20 m.**STATIONS.**Noisy-le-Sec. — Villemomble et Gagny. — Chelles. — Lagny. — Esbly. — Meaux. — Trilport. — Changis.
La Ferté-sous-Jouarre. — Nanteuil. — Nogent-l'Artaud. — Château-Thierry. — Mézy. — Varennes.
Dormans. — Port-à-Binson. — Damery. — Epernay**LOCALITÉS DESSERVIES PAR CORRESPONDANCE.**MONTFERMEIL. — POMPOUNE. — ANET. — LISY-SUR-OLLECO. — LA FERTÉ-M'ELON. — VILLENS-COTTARETS. — CROUY-SUR-ORCQ. — MONTMIRAIL.
— LA FERTÉ GAUCHER. — SEZANNE. — COULOMNIERS. — SOISSONS. — REIMS. — VITRY. — CHALONS. —STATIONS DOMICILES DANS PARIS : Carrousel. — place Saint-Sulpice. — place du Palais-de-Justice. —
impasse de la Planchette. — Messageries nationales et générales.

Fig. 17.

de la section à l'exploitation : elle eut lieu le 21 août (fig. 17).
Les trains observaient l'horaire suivant (1) :

	Omn.	Expr.	Omn.	Expr.	Omn.	Expr.
Paris	7.40	8.30	11. »	3. »	5.20	6.20
Noisy-le-Sec	7.56	↓	11.16	↓	5.36	↓
Villemomble-Gagny	8.07	↓	11.27	↓	5.47	↓
Chelles	8.17	↓	11.37	↓	5.57	↓
Lagny	8.34	9.12	11.54	3.42	6.14	7.02
Esbly	8.50	↓	12.10	↓	6.30	↓
Meaux	9.05	9.43	12.29	4.13	6.45	7.33
Trilport		↓	12.42	4.26		↓
Changis		↓	12.56	4.40		↓
La Ferté-sous-Jouarre		10.12	1.11	4.55		8.10
Nanteuil		↓	1.27	5.11		↓
Nogent-l'Artaud		↓	1.44	5.28		↓
Château-Thierry		11.08	2.11	5.55		9.02
Mézy		↓	2.27	6.11		↓
Varennes		↓	2.35	6.19		↓
Dormans		11.43	2.54	6.38		9.39
Port-à-Binson		↓	3.11	6.55		↓
Damery		↓	3.26	7.10		↓
Epernay		12.20	3.40	7.15		10.20

Les départs d'Epernay en sens inverse avaient lieu à
8 heures, 12 heures, 5 h. 20 et de Meaux à 7 h. 40, 5 h. 20 et

(1) 372, août 1849.

9 h. 20. La recette des six premiers jours de l'exploitation s'éleva à 63.713 fr. 45.

Sur les deux premières sections, les dépenses de l'Etat s'étaient réparties de la façon suivante : par section et nature de dépenses.

1848	Terrains	Terrassements	Ouvrages d'Art	Stations	Frais généraux
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1 ^{re} section.	1.262.939 53	2.204.786 85	2.722.959 60	2.137.271 69	210.581 04
2 ^e section.	610.011 67	1.725.641 76	1.271.754 69	12.631 01	63.861 34
Total	1.872.951 20	3.930.428 61	3 994.714 29	2.149.902 70	279.442 38
	12.227.439 18				
1849					
1 ^{re} section.	140.315 89	975 386 99	380.093 31	1.594.772 96	139.554 04
2 ^e section.	719.845 17	462.264 97	293.244 34	202 491 36	25.168 27
jusq 'à Châlons, seule					
Total	860.161 06	1.437.651 96	673.337 65	1.797.264 32	164.722 31
	4.933.137 20				
Total des années.	2.733.112 26	5.368.080 57	4.668.051 94	3.947.167 02	444.164 69
	17.160.576 48				

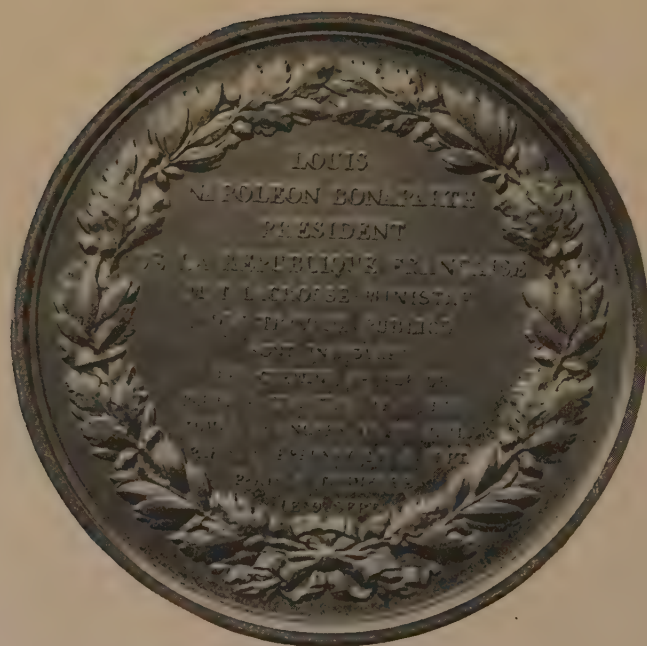


Fig. 18. — Médaille commémorative des chemins de fer inaugurés en 1849.

CHAPITRE X

LE DEUXIEME TEMPS : L'ORGANISATION DES SERVICES DE L'EXPLOITATION

Dès 1847, alors que la Compagnie avait le ferme espoir d'ouvrir l'exploitation entre Paris et Epernay à l'automne de l'année suivante, le comité de direction avait chargé ses trois chefs de service de procéder aux études les plus complètes possibles sur les mesures à prendre pour l'organisation du service de l'exploitation : EDWARDS, VUIGNER et BOS-SANGE avaient remis en janvier 1848 leurs rapports respectifs (1). L'organisation du service de l'exploitation soulevait, trois problèmes distincts : il fallait prévoir sous quelle forme la traction des convois devait être assurée; il fallait constituer l'organisme ordonnateur du mouvement des trains auquel le service matériel de la traction serait nécessairement soumis; il fallait réaliser l'organisation du service créateur et réceptionnaire du trafic auquel le service du mouvement serait par la nature des choses subordonné.

Par son importance primordiale (une compagnie de chemin de fer est avant tout une entreprise commerciale), ce dernier service avait paru devoir exiger la désignation rapide d'un titulaire : le 7 février 1848 on avait nommé le premier chef du service commercial de la Compagnie en la personne d'Alfred VAN DE WINCKELD, avec le titre d'attaché au bureau commercial et la mission de parcourir les différentes portions de la ligne en vue de recueillir les documents nécessaires et de préparer les propositions tarifaires (2).

Pour l'examen du problème particulier posé par l'organisation du service de la traction, le conseil d'administration avait désigné une commission de trois membres : HERVEY, DUBOCHET et PERDONNET, en les chargeant d'examiner les résultats obtenus par les diverses compagnies. Du rapport que cette

(1) VII, Bb, D, 24. — (2) *Ibid.* D, 78.

commission avait déposé le 26 février (1), il résultait que le chemin de fer le plus économiquement exploité était celui de Strasbourg à Bâle, où les services du matériel, de la traction et de la voie étaient concentrés dans les mêmes mains : celles de l'ingénieur POLONCEAU. Mais la commission avait écarté ce système comme devant aboutir à subordonner EDWARDS et VUIGNER à un nouveau venu et, par conséquent, à les froisser sans motif. Elle avait donc conclu en proposant de faire de la traction un service séparé. Examinant les titres des techniciens que la Compagnie pouvait solliciter (tous des hommes dont les noms sont venus jusqu'à nous : LECHATTELLIER, CLARKE, Eugène FLACHAT, Jules PETIET, POLONCEAU), elle avait posé la question de solliciter ce dernier qui, seul, se trouvait disponible. Une autre solution, également économique, s'était présentée à son examen : celle de faire du service de la traction une entreprise à forfait adjugée à un entrepreneur spécialisé; la commission l'avait écartée comme devant enlever à l'administration supérieure tout contrôle sur un service aussi important et aussi intimement lié à toutes les autres parties du chemin de fer.

Ce rapport avait fait l'objet d'une première discussion au comité de direction le 11 février. La révolution, en survenant peu après, avait ajourné la suite de ce débat qui ne fut repris qu'en décembre suivant : il fut traité cette fois avec toute l'ampleur qu'il exigeait (2).

On se trouvait en face de trois solutions : ou faire la traction et l'entretien du matériel en régie au compte de la Compagnie et sous sa direction; ou traiter à forfait avec un entrepreneur, et à ses risques et périls, tant de la traction que de l'entretien du matériel roulant; ou organiser une entreprise en participation.

Le premier système présentait un avantage incontestable, celui de laisser à la Compagnie toute sa liberté d'action : conserver cette liberté paraissait des plus désirable au début de l'exploitation, où les dispositions, prises *a priori* avant l'ouverture de la ligne, devraient sans doute être peu à peu réadaptées aux véritables exigences du trafic. Il fallait prévoir que ces dernières se manifesteraient à la longue et se modifieraient elles-mêmes, précisément sous l'influence de l'impulsion générale donnée par le nouveau mode de communication : le premier effet de l'ouverture du chemin de fer serait inévitablement d'apporter une perturbation profonde dans les

(1) VII, Bb, D, 47. — (2) VII, Ba, C, 142.

habitudes commerciales; elle engendrerait des accoutumances nouvelles : et ces accoutumances, en même temps que l'accélération du mouvement économique, provoqueraient des besoins nouveaux. Il paraissait donc opportun que la Compagnie conservât dans ses mains la direction du service de la traction et des ateliers de grandes et de petites réparations, de manière à pouvoir changer l'importance et la composition des trains, leur nombre quotidien, leurs horaires respectifs, leurs vitesses de marche et la durée des temps d'arrêts aux diverses stations, sans avoir à rendre compte à d'autres qu'à elle-même des répercussions que ces diverses combinaisons pourraient avoir sur le prix de la traction.

Mais cette solution, par sa souplesse même, n'était pas sans présenter des inconvénients : elle posait la question des économies. Une entreprise en régie directe n'est en général pas une entreprise régie économiquement : elle ne s'intéresse qu'aux exigences matérielles du service à assurer; elle est tentée de perdre de vue l'intérêt commercial qui s'attacherait à en diminuer les frais, d'autant plus que la haute direction de l'entreprise ne peut elle-même descendre dans les détails d'un service d'exécution. Ces considérations amenaient à envisager de traiter à forfait pour la traction avec une entreprise spécialisée : cette méthode avait été essayée en Angleterre et, quoiqu'elle y eût été depuis abandonnée, adoptée en France par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen.

La Compagnie de Rouen avait abandonné la direction de la traction et l'entretien du matériel à un entrepreneur moyennant un prix fixé par kilomètre et par train remorquant, par la force d'une seule locomotive, un nombre déterminé de voitures de voyageurs ou de wagons de marchandises.

Cet arrangement simplifiait le service général du chemin de fer; il permettait d'aboutir à des évaluations rigoureuses des dépenses; la Compagnie se trouvait déchargée de la direction et de la responsabilité d'un nombreux personnel; elle n'avait à pourvoir ni aux acquisitions de combustibles, ni aux approvisionnements des matières premières et, par conséquent, au point de vue financier, elle se trouvait dégagée du souci de constituer les fonds de roulement nécessaires à ces dépenses. S'il était certain, par ailleurs, que le prix du forfait laisserait un bénéfice à l'entrepreneur, il n'était pas prouvé que la Compagnie, en gérant seule le service, en réaliserait l'économie.

Par contre, en signant son traité, la Compagnie de Rouen avait abandonné pour un laps de temps assez long (cinq ans), et sans résiliation possible, son matériel à un entrepreneur avec toute liberté d'en diriger l'emploi à sa convenance, d'en confier la conduite à des agents de son choix sans contrôle possible, d'en assurer enfin l'entretien et les réparations sans intervention de sa part.

L'entrepreneur ne devait compte du matériel qui lui était confié qu'à la fin du contrat; mais à cette époque, comment déterminer ce qui devrait incomber dans la détérioration du matériel à l'usage qui en aurait été fait pour le service convenu, ou à des réparations mal exécutées ou encore à un emploi peu judicieux?

Un emploi défectueux et un entretien insuffisant pouvaient au bout d'un certain temps entraîner des dangers pour la sécurité du public et engager la responsabilité des administrateurs.

Frappé des inconvénients de l'un et de l'autre des deux systèmes précédents, le comité de la Compagnie de Strasbourg chercha à associer les intérêts de la Compagnie et ceux de l'entrepreneur. Suivant le projet dont il jeta les bases, la Compagnie aurait fourni le matériel roulant et l'outillage des ateliers de grandes et de petites réparations; l'entrepreneur aurait apporté les fonds nécessaires pour le service de la traction et l'entretien, tous les approvisionnements étant à sa charge. Le traité aurait fixé un prix de traction : ce prix aurait déterminé le bénéfice de l'opération, qui aurait été partagé entre l'entrepreneur et la Compagnie. La Compagnie, associée aux bénéfices de l'entrepreneur, aurait eu intérêt à combiner son service de manière à augmenter le plus possible l'économie; elle ne se serait pas dessaisie de son matériel : elle l'aurait confié seulement à un associé dont elle aurait toujours eu le droit de contrôler les opérations. Le traité aurait été révocable, soit sans indemnité, s'il y était allé de la faute de l'entrepreneur, soit avec une indemnité, si la Compagnie elle-même eût estimé devoir reprendre sa liberté. Enfin, la fixation du prix de l'entreprise n'aurait plus risqué d'entraîner un préjudice pour la Compagnie, puisqu'elle aurait participé au bénéfice de l'économie réalisée sur ce prix.

On soumit ces propositions à l'entrepreneur de la traction sur la ligne de Rouen : le célèbre BUDDICOM. BUDDICOM, entrant d'abord dans les vues de la Compagnie de Strasbourg, parut en admettre les principes; mais le traité qu'il proposa différa

peu de celui qui le liait à la Compagnie de Rouen. De l'étude que le comité de direction de la Compagnie de Strasbourg en fit, il ressortit qu'il assurerait à l'entrepreneur pendant cinq ans un bénéfice annuel de 290.000 francs, sans préjudice des profits supplémentaires que de nouvelles améliorations dans la technique de la construction des locomotives lui permettraient de réaliser : c'était la condamnation certaine du système par le conseil d'administration de la Compagnie. Les propositions de BUDDICOM furent en effet rejetées, et, renonçant au système de l'entreprise, on en revint à la première solution : la régie directe.

Pour ne rien abandonner cependant de la liberté d'action nécessaire à l'exécution du service, on chercha à conserver les avantages de la régie intéressée. Le service de la traction et la direction des ateliers furent confiés à l'ingénieur en chef du matériel auquel fut adjoint en second un ingénieur spécialisé dans les questions de traction. On fixa pour prix de traction celui qui avait été donné par BUDDICOM, ce qui permettait d'en apprécier le bien fondé : 1 fr. 28 par kilomètre et par train de 12 voitures de voyageurs ou de 21 wagons de marchandises, avec augmentation de 1/12^e par chaque voiture de voyageurs en plus et de 1/24^e par chaque voiture de marchandises en excédent. Ces prix étaient doublés passé 16 voitures de voyageurs et 35 wagons de marchandises. Le mouvement des gares, celui des machines de secours étaient mis à la charge du service de la traction, ce qui réduisait d'autant les prix fermes.

On comptait sur une économie de l'ordre de 170.000 francs sur ces prix : à cette économie on intéressa, d'une part, les ingénieurs chargés de la traction ; d'autre part, parce que le mouvement sur une ligne a nécessairement une grande influence sur le prix de la traction, et aussi pour éviter les chances de conflit entre les deux services, le chef du mouvement.

Ce fut établi sur ces bases, que fonctionna le service de la traction pendant les premières années de l'exploitation. On arrêta en même temps les attributions du service actif (1). On rangea naturellement sous la dépendance du service actif tout ce qui concernait le mouvement du matériel, l'organisation des trains, la composition des convois, l'établissement et l'observation de leurs horaires, enfin la centralisation de la comptabilité spéciale de l'exploitation. On établit les cadres du personnel : chefs et sous-chefs du mouvement, ins-

(1) VII, Ba, C, 157.

pecteurs et sous-inspecteurs de gares et stations, contrôleurs de route, conducteurs de trains, chefs de stations et agents secondaires, aiguilleurs, tourneurs de plaques, gardes-lignes, gardes-barrière, cantonniers, etc.; au cours des quatre premiers mois de 1849, on prit, pour les différentes parties du service, les règlements nécessaires à l'instruction du personnel.

Le point le plus délicat était d'assurer la dépendance réciproque du service de la traction et du service du mouvement d'une part, du service du mouvement et de la direction commerciale d'autre part. Le service du matériel devait être étroitement assujéti à celui du mouvement : c'était au mouvement qu'il devait appartenir de demander le matériel nécessaire au service, d'indiquer les heures, les quantités et les diverses classes de matériel; mais le mouvement n'en devait pas moins rester un service d'exécution. Il n'avait ni à s'immiscer dans le mode de traction à adopter, ni dans la direction commerciale; cependant, comme responsable de la marche des trains, il ne pourrait négliger l'état du matériel et de la voie, et il fallait lui réserver un mot à dire pour les constatations qu'il pouvait faire à ce sujet.

En dehors de ce point, ses attributions furent strictement limitées : service technique du transport, il n'eut à connaître ni de la nature du trafic des voyageurs ni de celle du trafic des marchandises, mais uniquement de la manière dont chacun d'eux devait être assuré; on le fit responsable de la sûreté des transports tant en voyageurs qu'en marchandises, et non seulement envers la Compagnie, mais dans sa personne même devant la loi. Comme conséquence il fut chargé du chargement des marchandises. Pour engager et dégager cette responsabilité, on prévint qu'il signerait, au départ, une feuille d'expédition préparée par la direction commerciale; qu'il recevrait, à l'arrivée, l'accusé de réception délivré, sur cette même feuille d'expédition, par cette direction en la personne de ses agents compétents.

Dans l'esprit de cette première réglementation, la direction commerciale fut essentiellement créatrice du trafic : de l'examen de la situation économique des régions desservies par le chemin de fer, elle avait à déduire les besoins actuels et possibles; il lui appartenait de constater les différents courants de trafic et leur mode de transport en vue de les attirer vers le chemin de fer, de rechercher les moyens d'accroître la production et d'intensifier la consommation en offrant des conditions de transport plus faciles, plus rapides et moins onéreuses.

Au point de vue du trafic des voyageurs, l'établissement de la voie ferrée amènerait des perturbations dans la direction des courants; la voie la plus courte entre deux localités cesserait d'être la route la plus directe : il convenait à la direction commerciale de déterminer les jonctions nécessaires avec le chemin de fer en stimulant les entreprises particulières. A elle était donc dévolu tout le rôle économique du chemin de fer dans la circulation générale des richesses : comme conséquence, la direction commerciale eut la responsabilité de l'établissement des tarifs.

Du service lui-même du chemin de fer la direction commerciale regut une part : c'est à elle que fut dévolue la réception des marchandises à la gare de départ, la vérification de l'état de leur conditionnement, leur classification et leur manutention. Si elle en était déchargée au cours même du transport, elle intervenait de nouveau à la gare de destination, et la délivrance des colis lui incombait aussi bien que leur réception — d'où la nécessité de lui confier le service du camionnage et celui du factage : services importants, car il fallait veiller à ce qu'ils n'entraînaient pas de pertes de vitesse sur le parcours total.

Ces différentes attributions du service de l'exploitation nécessitaient une comptabilité : on prévint une comptabilité matière des entrées et sorties des marchandises, une comptabilité des recettes quotidiennes versées à la comptabilité générale.

L'introduction des trois nouveaux services d'exploitation : traction, mouvement et direction commerciale, provoqua une modification profonde de l'organisation intérieure dont on a dressé précédemment le schéma : en novembre 1848, on décida qu'il y aurait six divisions placées chacune sous les ordres d'un membre du comité de direction, le service le plus chargé ayant deux membres à sa tête. Ce furent :

1^o le secrétariat général qui reçut :

- les affaires générales;
- la correspondance générale;
- les rapports avec l'autorité;
- les rapports avec les actionnaires;
- la préparation des travaux du conseil d'administration et des procès-verbaux des séances;
- la transmission des ampliations et des décisions du conseil aux divers services;
- le personnel de la Compagnie;
- les archives;
- le contentieux et les litiges.

2° La comptabilité générale, qui comprit :

- la réception, le contrôle et le résumé des comptabilités de chaque service de recettes;
- la vérification, le contrôle et l'ordonnancement des dépenses;
- l'économat;
- le dépôt des actions au porteur;
- les recettes d'appels de fonds;
- le paiement des dividendes et intérêts.

3° La direction commerciale, avec :

- les statistiques, les tarifs et le contrôle des recettes;
- les transactions et traités avec le commerce;
- l'établissement des correspondances pour les voyageurs;
- l'établissement des correspondances par roulage pour les marchandises;
- la réception, la manutention et l'expédition des marchandises;
- le camionnage et le factage;
- la comptabilité en nature et la comptabilité des recettes quotidiennes.

4° La traction, pour :

- la surveillance, l'entretien et la réparation du matériel;
- la traction des convois.

5° Le mouvement qui, comme on l'a dit, devait s'occuper de :

- l'entretien, de la surveillance et de la police de la voie;
- des signaux et de leur manœuvre;
- de la composition, de la décomposition et du mouvement des trains;
- de la circulation sur la voie;
- du service des gares et stations;
- des virements quotidiens des recettes à la caisse centrale et de la comptabilité du mouvement du matériel.

6° La construction, préposée à l'établissement des lignes nouvelles.

En octobre 1849 cette distribution fut refondue : on rédui-

sit à cinq le nombre des divisions (1) : la quatrième et la sixième furent réunies sous les ordres de PERDONNET; le duc de GALLIÉRA et ROUX s'occupèrent de la première; HERVEY et HAINGUERLOT furent chargés de la deuxième, Baignères de la troisième; DUBOCHET conserva la cinquième division, dont le nom fut changé et dont l'organisation fut précisée sous le titre générique de service de l'exploitation (janvier 1850).

Le service de l'exploitation comprit trois sections (2) : la section de l'exploitation proprement dite qui fut chargée du service général; la section du mouvement qui eut tout ce qui concernait le service actif et le bureau du trafic (la section du trafic ne faisait pas double emploi comme on pourrait l'imaginer avec l'agence commerciale : alors que celle-ci était la réalisatrice du trafic et la correspondante de la Compagnie avec les expéditeurs et les destinataires, le bureau du trafic de l'exploitation était chargé de son contrôle; à lui incombait la gestion des articles en souffrance dévoyés ou en retard et l'examen des réclamations).

C'est sous cette forme qu'au bout de quelques mois, pendant lesquels furent centralisés les services de la voie et de l'exploitation, l'on constitua ce dernier en un organisme autonome auquel on affecta provisoirement l'ingénieur LESTELLE, de Strasbourg. LESTELLE n'était pas un technicien de l'exploitation : on le remplacera par François HALLOPEAU qui sera le premier chef en titre de l'exploitation. Depuis 1849, comme on l'a dit, le service de la traction était sous les ordres de l'ingénieur en chef du matériel; réciproquement le service du mouvement était sous ceux de l'ingénieur en chef de la voie. Ces désignations avaient été faites dès le mois de décembre 1848 : elles avaient permis aux deux titulaires d'étudier avec tout le temps voulu l'organisation pratique de leurs services respectifs, d'en prévoir et d'en établir les règlements, d'en faire désigner le personnel, de mettre enfin ce personnel à l'épreuve pour l'ouverture de l'exploitation.

Au cours du mois de janvier 1849 on arrêta les tarifs : dans la détermination de ces tarifs, la Compagnie était limitée à la fois par son cahier des charges, qui contenait les maxima qu'elle ne pouvait dépasser, et par la concurrence des services de transports déjà existants soit par terre, soit par eau.

L'avantage de la vitesse écartait, à l'égard des voyageurs et de la grande vitesse, la concurrence des moyens de trans-

(1) VII, Bb, F, 325. — (2) VII, Bb, G, 70.

ports antérieurs (1); il permettait l'application immédiate du tarif maximum autorisé par le cahier des charges : pour les voyageurs, 0 fr. 10 en première classe, 0 fr. 075 en seconde, 0 fr. 055 en troisième par personne et par kilomètre. On procéda cependant au réajustement des taxes des parcours les plus rapprochés de Paris : pour ces parcours, les prix de transports soit par terre, soit par eau, se trouvaient dans certains cas inférieurs aux prix fixés au cahier des charges. L'expérience faite sur d'autres lignes, les chemins de Versailles notamment, avait démontré que les avantages les plus indiscutables du chemin de fer ne réussissaient pas à faire disparaître les services concurrents sur les petits parcours, tant que ces services offraient des prix inférieurs à ceux du chemin de fer; pour tenir compte de cette considération, le tarif des billets de voyageurs entre Meaux et Paris fut abaissé au-dessous du tarif légal : 4 francs en première classe au lieu de 4 fr. 65, 3 francs en seconde classe au lieu de 3 fr. 50 et 2 fr. 50 en troisième au lieu de 2 fr. 60.

En ce qui concernait les marchandises à grande vitesse, la tarification devait tenir compte des prix pratiqués par les entreprises de roulage accéléré. On en a donné précédemment l'ordre de grandeur : entre Paris et Epernay (142 km.), ces prix étaient en fait les suivants :

Moins de 2 kgs	0 fr. 50
3 à 10 kgs.....	0 fr. 70
11 à 20 kgs.....	2 fr. 00
21 à 30 kgs.....	3 fr. 00
31 à 40 kgs.....	4 fr. 00
41 à 50 kgs.....	5 fr. 00
51 à 60 kgs.....	6 fr. 00
61 à 70 kgs.....	7 fr. 00
Par 100 kgs	10 fr. 00 (2)

Le barème adopté par la Compagnie du chemin de fer du Nord était le tarif légal ; pour 142 km. il eut donné :

Moins de 2 kgs	0 fr. 35
3 à 10 kgs.....	0 fr. 50
11 à 20 kgs.....	1 fr. 05
21 à 30 kgs.....	1 fr. 55
31 à 40 kgs.....	2 fr. 05

(1) VII, Ba, D, 3.

(2) Ce tarif, qui ressort à 0 fr. 70 la tonne, est supérieur au chiffre de 0 fr. 50 généralement admis comme étant celui du roulage accéléré.

41 à 50 kgs.....	2 fr. 55
51 à 60 kgs.....	3 fr. 10
61 à 70 kgs.....	3 fr. 60
Par 100 kgs	5 fr. 10

Mais, sur les routes de l'Est, les prix de transports étaient mieux tenus par les entreprises de messageries qu'ils ne l'étaient sur la route de Belgique. On put serrer de plus près les conditions faites par le roulage rapide pour les expéditions de poids inférieur à 50 kgs., expéditions pour lesquelles le cahier des charges (art. 74 § 3) prévoyait une exception au tarif général de 0 fr. 36 la tonne. Ce tarif fut fixé à 0 fr. 0045 le kilog avec minimum de taxe de 0 fr. 35; le tableau général de la tarification fut arrêté comme suit :

Moins de 2 kgs	0 fr. 35
3 à 10 kgs.....	0 fr. 65
11 à 20 kgs.....	1 fr. 30
21 à 30 kgs.....	1 fr. 90
31 à 40 kgs.....	2 fr. 55
41 à 50 kgs.....	2 fr. 65
51 à 60 kgs.....	3 fr. 10
61 à 70 kgs.....	3 fr. 60
Par 100 kgs	5 fr. 10

Le problème de la tarification devenait infiniment plus ardu pour les transports à petite vitesse (1) : le chemin de fer perdait sa supériorité la plus certaine : la vitesse; et, à certains égards, il se trouvait moins bien placé que le roulage, qui prenait et livrait les marchandises à domicile sans aucun transbordement intermédiaire. C'était aussi dans la circulation à petite vitesse que le chemin de fer rencontrait sa concurrence la plus redoutable et la plus redoutée : la concurrence de la voie d'eau; sur elle encore la vitesse n'offrait aucun avantage : la lutte se localisait dans le domaine des tarifs. Vis-à-vis du roulage ordinaire, il était possible de maintenir les prix de transport à un niveau notablement inférieur à ceux pratiqués sur la route de terre. A l'égard de la navigation, il n'en était plus de même et l'on pouvait se demander, à en juger par des expériences très récentes, quel caractère prendrait la concurrence entre le chemin de fer et la voie d'eau. Se renfermerait-elle dans des limites fixées d'un commun accord à l'amiable avec partage du trafic total,

(1) VII, Bb, D, 12.

ou tournerait-elle à une guerre acharnée comme celle que s'étaient livrée le chemin de fer de Rouen et la batellerie de la Seine? Qui aurait raison des deux adversaires de 1845? PERDONNET ou COLLIGNON? La victoire obtenue en 1846 par ce dernier en faveur du canal de la Marne au Rhin allait permettre de mesurer la valeur de leurs arguments. L'éventualité de cette comparaison était d'ailleurs éloignée : le canal n'existait pas encore; il ne s'agissait pour le moment que de lutter contre le trafic de la Marne et du canal de l'Ourcq, entre Epernay et Paris.

On commença d'abord par assouplir les bases du tarif légal en en diversifiant les dispositions. Le tarif légal comprenait trois classes et un prix inférieur pour les matières pondéreuses :

1 ^{re} classe :	0 fr. 18	par tonne et par kilomètre.	
2 ^e classe :	0 fr. 16	»	»
3 ^e classe :	0 fr. 14	»	»
enfin :	0 fr. 10	»	» pour les houilles, engrais, fumiers, etc...

La Compagnie de Rouen avait subdivisé le quatrième prix de 0 fr. 10 en trois autres prix dont la moyenne restait 0 fr. 10: 0 fr. 12, 0 fr. 10, 0 fr. 08, formant trois nouvelles classes à la suite des trois classes du tarif. Cette subdivision du tarif légal permettait d'éviter l'emploi de tarifs spéciaux pour certaines marchandises et de concessions isolées, contrairement aux prescriptions du cahier des charges, et qui, au surplus, n'atteignaient pas le but désiré : on l'adopta.

Mais surtout, en prévision de la lutte à soutenir contre les voies concurrentes, on mit à la disposition du roulage des trucks en location. Par cette mesure on comptait absorber en quelque sorte la concurrence de la voie de terre en lui permettant de confier au chemin de fer, à un moindre prix que si elles avaient dû être roulées sur la route, les voitures en provenance ou à destination des au-delà du rail. Au roulage desservant les relations assurées de bout en bout par la voie ferrée, on offrit de même la location de wagons complets comptés pour 4.500 kilos. Le tarif de ce transport, réduit pour les abonnements à l'année à 0 fr. 09 la tonne, fut fixé à 0 fr. 05 pour les marchandises pondéreuses : chaux, engrais, pierres, plâtres, pommes de terre, bois à brûler (1).

Il n'était pas cependant suffisant d'établir la tarification sur des bases assez favorables, pour être assuré de tout

(1) VII, Ba, D, 16.

le trafic auquel le chemin de fer aurait droit. La création de la nouvelle voie de transport, par sa rapidité même, était appelée à changer profondément les conditions des échanges, non seulement dans son rayon immédiat, mais aussi dans toute la région traversée : les marchandises auraient désormais un intérêt à rallier la voie ferrée ; encore fallait-il les y disposer par des correspondances commodes. Cette nécessité s'unissait à l'avantage que la Compagnie trouverait à ne pas anéantir brutalement les entreprises de roulage déjà existantes, mais à s'en faire des auxiliaires : il lui importait à cet effet de modifier les directions de leur trafic et, de parallèle qu'il était à l'orientation même du chemin de fer, de le rendre transversal.

C'est ainsi que, dès mars 1849, plusieurs traités furent passés :

avec DELIZY (maître de poste à Crésancy) pour une correspondance Mézy-Montmort par Crésancy, Condé-en-Brie, Orbais ;

avec DELABRY pour les correspondances Château-Thierry-Montmirail et La Ferté-sous-Jouarre-Sézanne par La Ferté-Gaucher ;

avec GERMAINE pour la correspondance Varennes-Fismes par Fère-en-Tardenois ;

avec Abel LE SAULNIER pour la correspondance Epernay-Reims ;

avec MEUNIER fils pour la correspondance Esbly-Crécy ;

avec VIZET pour les correspondances Esbly-Coulommiers, La Ferté-sous-Jouarre-Coulommiers, et Epernay - Châlons-sur-Marne - Stenay.

C'est le même besoin qui faisait créer, pour le transport des voyageurs dans Paris, un service d'omnibus exclusivement réservé au chemin de fer. Ce service fut concédé à l'entreprise MOREAU-CHASLON : il comprit quatre voitures attelées de deux chevaux et à dix-huit places, deux voitures attelées de deux chevaux également, mais de seize places seulement, et trois voitures en supplément attelées d'un cheval et à dix places de voyageurs (1). Les stations étaient fixées place du Carrousel, impasse de la Planchette, rue Saint-Martin, place du Palais de Justice, place Saint-Sulpice : trois voitures stationnaient à la gare, trois aux stations dans Paris ; les voitures en supplément se reportaient d'un point à un autre suivant

(1) VII, Ba, D, 64.

les nécessités du service. L'entreprise MOREAU-CHASLON devait assurer d'autre part l'enregistrement et le transport à la gare des articles destinés aux trains de grande vitesse déposés aux quatre stations ci-dessus, dans la mesure où ces articles pouvaient prendre place sur les impériales des omnibus et, de plus, l'enregistrement seulement, place du Marché-Saint-Jean. La même entreprise fut chargée du relaiage de toutes les voitures de poste arrivant par le chemin de fer de Strasbourg et se rendant dans Paris et inversement.

Des traités passés en juillet avec les Messageries nationales et les Messageries royales assurèrent le transport entre Paris et Epernay et vice-versa de toutes les diligences de ces deux administrations à destination ou en provenance de Sedan, Mézières, Nancy, Metz, Strasbourg et Mulhouse (1).

Enfin, le camionnage dans Paris fut concédé, par un traité passé dès le mois d'avril, à l'entreprise DIREZ et C^{ie} (2).

Telle est la physionomie générale de l'organisation du service du chemin de fer à l'ouverture de la ligne. Les cadres de chaque service furent arrêtés successivement dans le courant du premier semestre : le 1^{er} mars, le cadre du service de la traction et de l'entretien du matériel ; le 15 mars, le cadre de la direction commerciale et celui du service de la voie et du mouvement ; le 12 avril, les cadres du secrétariat général de la Compagnie et de la comptabilité générale.

Les traitements allaient de 900 francs, pour un garde-barrière, à 6.000 francs pour un chef de division, un ingénieur ordinaire ou un chef de traction ; un expéditionnaire était payé 1.200 francs, un chauffeur 1.500 francs, un mécanicien 3.000 francs, un inspecteur de la voie 4.000 francs : même traitement pour un chef de bureau au service central. Le chef de gare de Paris avait 4.000 francs, celui de Meaux 2.700 francs, celui d'Esbly 1.800 francs, le chef de la comptabilité et le chef du contentieux 6.000 francs, les hauts fonctionnaires : BOSSANGE, EDWARDS, VUIGNER, de 12 à 15.000 frs.

(1) VII, Ba, D, 98, 102. — (2) *Ibid.* 76.

CHAPITRE XI

LE DEUXIÈME TEMPS : L'INAUGURATION DU CHEMIN DE FER

L'inauguration officielle revêtit une importance toute particulière par la présence du président de la République. Elle eut lieu le 2 septembre. Laissons la parole au *Moniteur Universel* :

« A huit heures et demie, le Président de la République est arrivé à l'embarcadère du chemin de fer où il a été reçu par les Administrateurs et les Ingénieurs de la ligne. A son arrivée dans la gare, le Président de la République, frappé d'admiration en voyant cette construction remarquable par sa grandeur imposante et l'ensemble de ses dispositions, a adressé des éloges à l'habile architecte DUQUESNEY et lui a accordé la décoration de la Légion d'honneur...

« Ce superbe monument, qui va donner une toute nouvelle vie à ce quartier, est d'un goût et d'une élégance qui ne nuisent en rien à l'ensemble parfaitement approprié à sa grande destination...

« Les bâtiments forment un long rectangle ayant un pavillon à chaque angle. A la façade principale, apparaît une sorte d'immense fronton qui, sous un vaste demi-cintre, laisse apercevoir la couverture de la gare, construite avec la plus grande hardiesse. Au sommet du fronton doit être placée la statue colossale de la Ville de Strasbourg. L'entrée principale sera couronnée par une horloge avec deux figures allégoriques. Le plein cintre donne au monument un caractère grandiose et fait comprendre à quel usage il est destiné...

« Le convoi est parti de l'embarcadère à neuf heures moins quelques minutes. Le parcours qu'il avait à suivre pour arriver à Epernay est de 141 km. En sortant de Paris, la vue découvre tout d'abord une suite de ponts et de travaux d'art exécutés avec le plus grand soin et notamment les ponts de l'Abattoir, de Lafayette, de l'Aqueduc, de la Chapelle

et des Tournelles. A gauche, on aperçoit la chapelle Saint-Denis, à droite la Villette et les Buttes Saint-Chaumont immortalisées en 1814 par une défense héroïque...

« A toutes les stations qu'on traverse, à Noisy-le-Sec, à Villemonble, à Gagny, à Chelles, etc., les gardes nationaux et la Gendarmerie sont sous les armes; une foule nombreuse borde les deux côtés de la ligne, et c'est au milieu d'une double haie de population, aux roulements des tambours, au bruit des armes et aux cris de Vive Napoléon, que passe le convoi emporté par une rapidité prodigieuse.

« A Lagny, première station où s'arrête le cortège, le Président de la République passe devant le front des troupes, Garde nationale et pompiers, aux cris mille fois répétés de Vive Napoléon!... A Meaux, la ville entière s'est portée à la rencontre du Président... M. PAULZE D'IVOY, sous-préfet de Meaux, le Maire et toutes les autorités civiles et militaires viennent recevoir le Président à l'entrée du débarcadère et l'accompagnement au milieu d'un immense concours de population jusqu'à l'église métropolitaine qui rappelle le souvenir de BOSSUET et où se trouve son tombeau. Mgr ALLOU, évêque de Meaux, attendait le Président sous le portique de la Cathédrale, chef-d'œuvre de sculpture du XII^e siècle et lui adresse le discours suivant :

« Les éloges conviendraient mal dans la bouche d'un évêque, et je ne vous adresserai point de félicitations que je sais d'avance être repoussées par votre modestie. Mais permettez qu'en déposant à vos pieds les hommages respectueux du clergé de mon diocèse, je vous remercie de ce qu'en ce jour consacré au culte du Seigneur, vous avez choisi pour remplir un devoir religieux cette cathédrale de Meaux à jamais illustrée par le souvenir de l'un de nos plus grands évêques et de nos plus beaux génies.

« Fidèle aux enseignements de Bossuet, qui ne voyait dans les grands événements de ce monde que l'exécution des desseins de la divine Providence, notre clergé assiste aux révolutions politiques sans y prendre part.

« Il sait que son devoir se borne à lever vers le ciel ses mains suppliantes et, chaque jour, il appelle les bénédictions de Dieu sur la France et sur le chef auguste qu'elle s'est donné!

« Nous avons recueilli avec consolation, Monsieur le Président, les paroles pleines de foi que vous avez fait entendre en plusieurs occasions, et nous aimons à nous confier dans la sagesse d'un Gouvernement qui comprend que la religion est la seule base solide de l'ordre social et la plus sûre garantie du bonheur des peuples ».

Le Président a répondu :

« Il y a dans nos positions une similitude que je remarque : vous invoquez le souvenir de Bossuet ; je pourrais invoquer celui de mon oncle. Nous avons tous les deux, dans notre position, de grands exemples à suivre.

« Recevez, je vous prie, Monseigneur, mes remerciements pour la charité dont vous avez donné des preuves dans la dernière épidémie.

« Je vous remercie aussi des vœux que vous avez faits pour le bonheur de la France et je suis reconnaissant de tout ce qu'il y a de flatteur pour ma personne dans vos paroles. »

Après l'arrêt à Meaux, arrêt à La Ferté-sous-Jouarre, arrêt à Château-Thierry, où l'évêque de Soissons et son clergé sont venus recevoir le chef de l'Etat ; la feuille officielle note :

« Plus on avance vers le cœur de la Champagne, plus l'enthousiasme semble augmenter. Les souvenirs de la gloire de l'Empire vivent encore tout entiers dans le cœur des populations.

« Enfin, après avoir longé depuis Château-Thierry la rive gauche de la Marne, on aperçoit Epernay. Il est deux heures : la ville tout entière est en fête ; l'embarcadère est pavoisé de drapeaux tricolores ; les principales rues de la Ville sont ornées d'arcs de triomphe et de banderoles de fleurs ; le son des cloches ébranlées à grandes volées, des salves d'artillerie et les acclamations d'une immense population annoncent l'arrivée du Président. Le Maire de la Ville, le Préfet du département de la Marne, les membres du Conseil Général viennent le complimenter à sa descente de wagon. L'évêque de Châlons, Mgr de PRILLY, entouré de tout son clergé, l'attend sous une tente dressée à l'entrée du débarcadère et, s'avançant à sa rencontre, il lui adresse le discours suivant :

« Monsieur le Président, au milieu de ces populations avides de vous voir et de jouir de votre présence, je ne dirai qu'un mot : Que béni soit ce chemin, ouvrage merveilleux de la main des hommes, et tout le peuple qui se presse autour de vous !

« Béni soyez vous-même qui prenez pour nous tant de soins et qui faites tous les jours de si grandes choses ! Le souvenir en vivra à jamais dans tous les cœurs... »

Après quelques paroles de remerciement prononcées par le Président, la bénédiction des locomotives a lieu. Le Président monte alors à cheval et fait son entrée dans la ville entre une double haie de gardes nationaux composée de tous les bataillons cantonaux du département et d'un grand nombre de départements voisins. « Son passage excite partout les plus vives sympathies. La revue de ces nombreux batail-

lons de gardes nationaux se prolonge jusqu'à plus de trois heures. Cinq mille hommes de la Garde nationale de Reims, qui avaient fait plusieurs lieues pour assister à cette cérémonie et qui étaient tout poudreux d'une longue route, ont été passés en revue séparément par le Président et n'ont pas été les moins enthousiastes.

« Le Président de la République vient ensuite prendre place à un banquet offert par la Ville d'Epernay sous une immense tente dressée dans la promenade du Jard. Plus de trois cents personnes assistent à ce banquet.

« Le Maire de la Ville d'Epernay porte un toast au Président de la République en ces termes :

« Au nom de la Ville d'Epernay, je vous propose un toast qui, j'en suis sûr à l'avance, aura toutes vos sympathies :

« Au Président de la République!

« A l'élu de 6 millions de suffrages!

« Il continuera de travailler à l'affermissement de notre Gouvernement en l'asseyant sur les seules bases de toute société possible : la religion, la famille et la propriété. »

« Messieurs, répondit le Chef de l'Etat, l'inauguration d'un chemin de fer est toujours une fête nationale à laquelle je suis heureux de m'associer; mais l'inauguration du chemin de fer de Paris à Strasbourg est à mes yeux un événement important à cause des lieux qu'il traverse.

« En effet, en voyant Château-Thierry, La Ferté, Epernay, on se retrace les dernières et héroïques luttes de l'Empire contre l'Europe coalisée; et je me suis dit que, si ce chemin de fer eût existé à cette époque, si l'Empereur Napoléon eût connu la vapeur, jamais nous n'aurions vu les étrangers envahir la capitale de la France.

« Honneur donc aux chemins de fer, puisque, dans la paix, ils développent la prospérité commerciale et que, pendant la guerre, ils concourent à fortifier l'indépendance de la Patrie. Honneur aussi à la ville d'Epernay qui a conservé intacts les sentiments de patriotisme, de nationalité!

« A Epernay! »

« Le toast, ajoute le *Moniteur*, a été suivi de longues acclamations de : Vive Louis-Napoléon! Vive le Président de la République!

« A cinq heures, le train d'honneur quittait la gare d'Epernay et à huit heures il arrivait à Paris où l'attendait une musique militaire brillante, qui exécuta jusqu'à la sortie du Président des marches militaires. Les longues et majestueuses voûtes de la gare étaient éclairées par des torches enflammées ».

TITRE II

LA MAITRISE

En 1849, la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg a atteint la maîtrise. Maîtresse elle est de son expérience technique, maîtresse de son expérience financière, maîtresse de son avenir par les sécurités de ses devis et par la possession de ses moyens d'exécution, maîtresse enfin de son exploitation qu'elle a expérimentée sur le parcours de Paris à Epernay, déjà long trajet pour l'époque, puisque c'est presque la distance de Paris à Rouen ou de Paris à Orléans qu'exploitent deux compagnies puissantes, mais segment cependant relativement court de la concession de la Compagnie de Paris à Strasbourg cinq fois plus étendue. Riche de toutes ces expériences et de toutes ces perspectives, elle est à la veille de devenir la plus considérable des compagnies françaises.

Vis-à-vis de l'Etat, elle se libère progressivement de sa situation subordonnée des années précédentes : elle est devenue sa collaboratrice ; de ce rôle même elle commence déjà à sortir : on la voit prendre les initiatives ; dans l'exécution, elle se substitue de plus en plus à l'Etat, de telle sorte que c'est l'administration qui joue maintenant à côté d'elle le second rôle. Vis-à-vis du public, son crédit, sorti indemne d'un bouleversement révolutionnaire, grandit et s'affermir à tel point qu'il apparaît bientôt plus solide que celui du Trésor. Aux autres compagnies, on la verra imposer ses conceptions dans plusieurs circonstances où leurs intérêts s'opposeront aux siens ; ce sera à elle que reviendra l'honneur de provoquer les premières conférences inter-réseaux, et sur son impulsion que se manifesteront les premiers linéaments de cette association des intérêts communs des chemins de fer français qu'on voit à son dernier degré de nos jours.

La composition de son personnel ne change d'ailleurs que peu ; si l'on constate des vacances : les démissions de LÉON FAUCHER et de J.-B. DUMAS, l'une en 48, l'autre en 49, pour des raisons politiques, et celle du vice-amiral ARNOUX, appelé à un commandement militaire hors de Paris, la mort du général de MONTHION en 1850, le départ de John EASTHOPE et de CROSWAITE cette même année 1850, départs auxquels s'ajoute celui de Claude ARNOUX, ces vacances ne sont pas comblées. Par exception on voit entrer au conseil d'administration JAYR, l'ancien ministre des Travaux publics de 1847, et le banquier messin SIMON, qui était depuis longtemps en fait le représentant de la Compagnie dans l'Est. Au comité de direction, LÉON FAUCHER est remplacé par BLACQUE-BELAIR en 1849, HAINGUERLOT par JAYR en 1850. Mais DUBOCHET, PERDONNET, HERVEY, ROUX, GALLIÉRA, restent en fonctions ainsi que le président SÉGUR. C'est la même impulsion directrice qui préside à l'ensemble de l'activité sociale.

Cette activité se développera suivant une nouvelle progression : progression dans l'achèvement des tronçons successifs de la concession ; progression dans l'étendue et les résultats de l'exploitation qui dépasseront de loin toutes les espérances ; progression enfin dans l'emprise de cette concession elle-même qui n'arrivera à sa plénitude que pour s'agrandir encore. Cette triple progression détermine la composition de ce titre ; on lui consacrera trois chapitres : l'achèvement, l'exploitation, l'extension.

CHAPITRE PREMIER

L'ACHÈVEMENT DU CHEMIN DE FER

Une double constatation financière s'impose dans ce chapitre consacré à l'achèvement des travaux : l'une relative aux ressources prévues par l'Etat pour la construction du chemin de fer, l'autre aux résultats obtenus par la Compagnie dans l'exploitation de sa concession. Cette double constatation sera faite en deux paragraphes qui encadreront le corps du chapitre où sera exposée la progression des travaux eux-mêmes. L'histoire de cette progression sera répartie pour la plus grande clarté de l'exposé en deux autres paragraphes : dans le premier, on traitera de l'achèvement du chemin de fer pris dans son ensemble ; dans le second, on groupera plusieurs questions importantes qui eussent alourdi l'exposé précédent : l'emplacement des grands ateliers de réparation, la détermination des établissements du terminus de Strasbourg, enfin le mode d'entretien de la voie et la constitution définitive du parc du matériel roulant.

1^o — LES CRÉDITS

Il n'est pas possible d'examiner la question des crédits avec le détail qu'on lui a consacré au début du titre précédent. Les budgets, n'étant pas présentés et discutés par articles, ne permettent pas de déterminer la part exacte qui fût réservée à la ligne de Strasbourg dans les allocations de chaque exercice. Sans doute a-t-on pu le faire pour les exercices antérieurs ; mais on était servi par des circonstances particulières : le chiffre des crédits était annuellement l'objet de discussions très longues et très vives entre la Compagnie et l'administration ; ces discussions ne se reproduiront plus à partir de 1849 : la ligne sera chaque année suffisamment pourvue. La question des crédits n'a donc ni le même intérêt, ni les mêmes conséquences sur la marche des travaux.

Si l'on n'eut pas à débattre la quotité des fonds à mettre chaque année à la disposition des ingénieurs pour poursuivre normalement leurs travaux, on eut au contraire à discuter les crédits généraux du chemin de fer : les crédits votés en 1842

et en 1844 se révélèrent dès 1850 insuffisants. Déjà, l'allocation affectée à la section Hommarting-Strasbourg était épuisée au début de 1848 et le Gouvernement provisoire avait dû ouvrir en faveur de cette section un crédit supplémentaire de 2.000.000. Le 18 février 1850, le ministre des Travaux publics demanda à l'Assemblée législative un nouveau supplément de 4.810.000 francs (1). L'allocation réservée à la ligne se trouvait de ce fait relevée à 18.310.000 francs : soit 6.810.000 francs de plus qu'il n'avait été prévu en 1842. Dans une étude très serrée le rapporteur de la commission désignée par l'Assemblée pour examiner ce projet analysa les causes de ce dépassement. L'insuffisance des crédits était en soi considérable, puisqu'elle atteignait 44 %; l'excédent des dépenses cependant n'était pas imputable à des erreurs de calcul : à la somme de 11.500.000 francs accordée au chemin de fer, il y avait lieu d'ajouter 1^o, les 2/3 de la valeur des terrains mis en 1842 à la charge des départements et communes et, par la suite, assumés par l'Etat, soit 1.200.000 francs; 2^o, 583.950 francs correspondant à un allongement de parcours de 3 km. 435; 3^o, un supplément de dépenses imprévues et imprévisibles provenant de la mauvaise qualité des terrains rencontrés dans les percées souterraines, qu'on avait été obligé de voûter alors que les projets ne comportaient pas ces voûtes, 1.282.000 francs : au total 14.565.950 francs, ce qui représentait sensiblement les crédits ouverts sous la monarchie de Juillet et complétés par le Gouvernement provisoire.

Le supplément de 3.740.000 francs était imputable aux établissements du chemin de fer dans Strasbourg. L'importance de ces établissements n'était pas encore arrêtée : aux termes du premier projet de l'administration, le projet de juin 1844, dit le petit projet, la dépense prévue était de 1.217.709 francs, dont 967.709 francs pour les terrains et 250.000 francs pour les bâtiments. Aux termes du second projet, celui de décembre 1844, la gare coûtait 2.761.445 francs, dont 1.635.445 francs pour les terrains et 1.126.000 francs pour les bâtiments. Enfin, aux termes du dernier projet, celui de 1847, la gare coûtait 5.055.003 francs dont 3.819.445 francs pour les terrains et 1.235.558 francs pour les bâtiments.

En attendant que la question fût réglée, l'Assemblée législative ne vota que 1.700.000 francs, somme nécessaire au paiement des terrains de la gare moyenne. Le vote parlementaire fut sanctionné le 7 mai 1850.

(1) 496.

Quant à la ligne de Paris à Hommarting, le ministre, au cours de ces débats et sans rien demander encore, s'était borné à annoncer qu'elle coûterait 21.300.000 francs de plus qu'il n'avait été prévu. Le projet de loi ne fut déposé que l'année suivante, le 22 mai 1851 (1) : il ne demandait en réalité que 17.700.000 francs, ce qui portait le crédit total à 106.400.000 francs. Ici, comme sur l'autre partie de l'entreprise, le dépassement provenait en partie des frais d'établissement du chemin de fer en son terminus : les 1.760 mètres qui formaient la tête de la ligne dans Paris étaient, au 1^{er} janvier 1851, revenus à 19.161.000 francs ; mais entraient aussi en compte dans ce déficit une erreur des devis concernant l'embranchement de Reims : l'avant-projet sur lequel ces devis avaient été dressés avait été le tracé de CHERVILLE, lequel ne comportait pas de souterrain ; le coût des travaux en avait donc été calculé à 170.000 francs le km. Or, le tracé adopté comprenait un souterrain de 3.050 mètres qui, à 1.800 francs le mètre linéaire, revenait à 5.490.000 francs, plus à lui tout seul que l'évaluation de la loi n'en avait accordé à l'embranchement entier : 30 km. à 170.000 francs = 5.100.000 francs.

Votée sans débat par l'Assemblée le 30 juin 1851, la loi fut promulguée le même jour.

2^o — LA VOIE.

En poussant son exploitation jusqu'à Epernay, la Compagnie n'avait pas abandonné l'intention d'ouvrir dès l'automne la ligne principale entre Paris et Châlons-sur-Marne. Elle y fit travailler activement : en fin septembre, une des deux voies était posée sur le tronçon Epernay-Châlons et les travaux étaient suffisamment avancés sur la seconde voie pour en assurer l'achèvement le mois suivant. Les stations provisoires étaient fondées : on en élevait les charpentes ; on déblayait l'emplacement de la gare de Châlons et on travaillait en même temps à en établir les fondations, le tout avec la perspective de terminer pour le 15 octobre. Ces espérances ne furent pas trompées et, le 10 novembre, l'exploitation était ouverte, d'ailleurs sans aucune espèce de solennité.

A cette époque, quelle était la situation des travaux ? Entre Châlons et Vitry-le-François (fig. 19), les ouvrages d'art : le pont sur la Marne et le pont de décharge avant l'entrée dans Vitry pour passer de la rive gauche à la rive droite de la rivière,

(1) 505.

adjugés si l'on s'en souvient en 1846, avaient été terminés au commencement de la campagne; quant aux terrassements, adjugés en même temps, ils étaient fort avancés. Les deux autres projets du tronçon : celui de Cheppes jusqu'à la limite des arrondissements de Châlons et de Vitry, et celui de Loisy, avaient été approuvés à un mois de distance en 1848, l'un en octobre, l'autre en novembre (1). Les adjudications avaient suivi au même intervalle : l'une en novembre, l'autre en janvier. Les travaux étaient inégalement avancés : le lot de Cheppes pouvait être considéré comme achevé jusqu'à Vitry-la-Ville; mais, sur le reste de ce lot et sur le lot suivant, il restait à terminer quelques travaux d'art, de peu d'importance il est vrai, mais dont les maçonneries, même à la faveur d'une arrière-saison favorable, ne pouvaient être montées avant l'hiver qu'au-dessus de la hauteur probable des eaux d'inondation. L'ensemble de ces travaux se présentait cependant dans les conditions voulues pour pouvoir être mis en service au début de l'été 1850.

Entre Vitry et Bar-le-Duc, la situation était bien différente : la détermination du tracé définitif y avait été retardée par l'étude de l'itinéraire passant par Saint-Dizier. On a vu à quel résultat étaient parvenues ces études : la révolution de 1848 avait changé le cours des idées et l'on en était revenu au tracé direct; mais, pour rapprocher autant que possible ce tracé de Saint-Dizier, le Conseil général des Ponts et chaussées avait recommandé de le diriger le long de la vallée de la Bruzenelle, par le nord des villages de Reims-la-Brûlée, Favresse, Haussignemont et Blesme (2).

Le tracé définitif, présenté au mois d'octobre 1848, fut approuvé en décembre suivant (3). Quant aux projets de détail, le programme des ingénieurs en comprenait huit (fig. 20) :

Vitry-le-François de	4.876 mètres
Reims-la-Brûlée de	7.038 mètres
Blesme	} de 12.554 mètres
Pargny	
Sermaize de	3.450 mètres
Revigny de	8.297 mètres
Mussey de	7.720 mètres
Bar-le-Duc de	6.499 mètres

(1) 1438, 1439.

(2) Pour l'historique de cette modification, voir chapitre III, § 2.

(3) 1343.

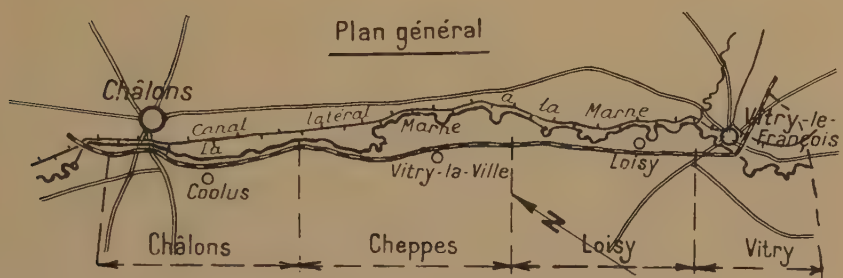
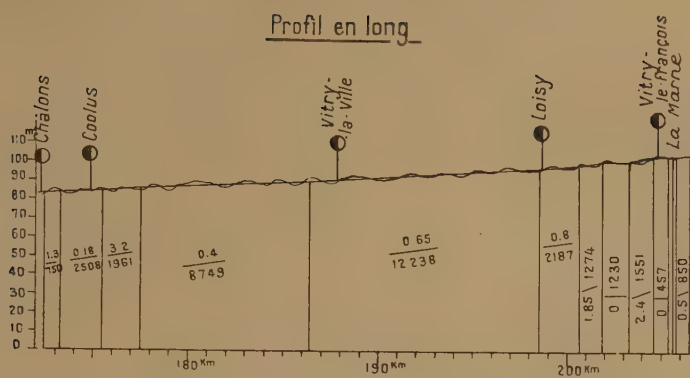
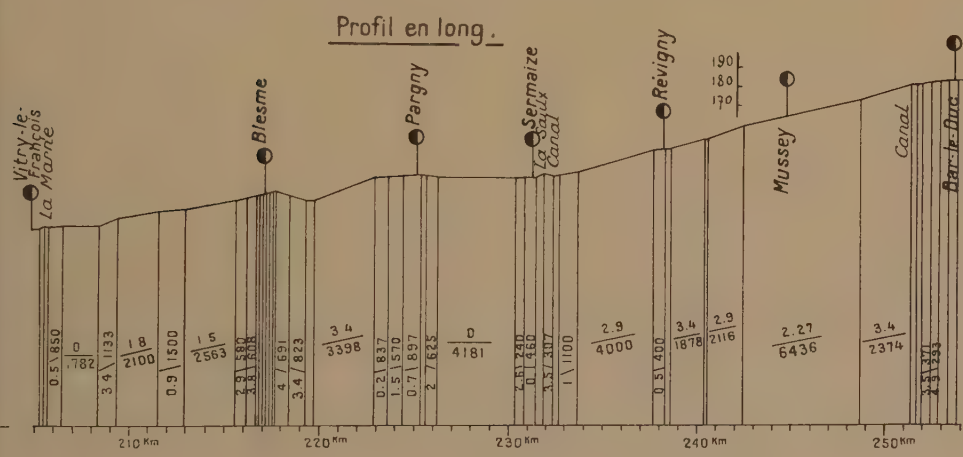


Fig. 19. — La 2^e section entre Châlons-sur-Marne et Vitry-le-François.



Les projets de détail des deux premiers lots, ceux de Vitry-le-François et de Blesme, soit 11.900 mètres, soumis en novembre 1849, furent approuvés au mois de février 1850 : au mois de mars, les lots étaient sur le point d'être mis en adjudication; les travaux étaient d'ailleurs très peu importants. Les ingénieurs travaillaient aux projets de détail des autres lots de travaux. Les dépenses à faire sur l'ensemble de la section étaient évaluées à 3.000.000 :

1.497.000 francs pour les terrassements et les ouvrages d'art;

503.000 francs pour les bâtiments des stations, maisons de garde, etc.;

1.000.000 de francs pour les terrains.

Le report des crédits de 1849 et le crédit de 1850 étaient largement suffisants pour pourvoir à cette dépense en 1850; mais les méthodes suivies pour la construction du chemin et le cours ordinaire des formalités ne permettaient pas d'espérer que les adjudications intervinssent avant le courant de l'année 1850 : dans ces conditions, ce n'aurait été qu'au début de 1851 au plus tôt que la plate-forme aurait pu être livrée à la Compagnie. L'ouverture de l'exploitation n'était possible que pour la fin de 1851. La Compagnie ne pouvait admettre cette perspective : elle demanda à intervenir dans les travaux comme elle l'avait déjà fait sur la première section, mais cette fois sur une échelle plus vaste (1). Pour les premières sections on avait attendu la fin des entreprises à la charge de l'Etat pour procéder à l'établissement du matériel fixe; il ne pouvait résulter de cette pratique qu'une considérable perte de temps. La Compagnie voulait être admise à se charger directement, pour le compte de l'Etat, de l'exécution des terrassements et des ouvrages d'art; elle se proposait de sous-traiter ces travaux à l'entrepreneur du ballastage et de la pose de la voie, afin que l'équipement de la ligne se fit au fur et à mesure de l'achèvement de la plateforme.

Cet intérêt majeur qu'avait la Compagnie à soumissionner les travaux entre Vitry et Bar-le-Duc était au surplus une impérieuse nécessité en ce qui concernait les deux premiers lots de travaux, sur lesquels le transport du ballast — en raison de l'éloignement des carrières — ne pouvait s'opérer que par locomotives : ce qui rendait indispensable l'établissement d'une voie de fer au fur et à mesure de la livraison de l'infrastructure.

(1) 1750, 1754.

Ce ne fut, cependant, qu'en mai 1850 (après l'échec des négociations dont on verra le développement (1) entre le gouvernement et la compagnie), que celle-ci fut admise à soumissionner les travaux. Le ministre lui imposa d'abord un rabais de 10 % et la condition de n'être remboursée de ses avances que dans les premiers mois de 1852 sur les fonds alloués par le budget de cet exercice. Mais, au moment de signer le traité, il s'aperçut qu'il ne pouvait engager les fonds d'un budget qui n'était même pas encore à l'état de projet : il renonça à la clause de remboursement différé et il la remplaça par une aggravation du rabais porté à 15 %. La Compagnie sous-traita à ses entrepreneurs habituels : PARENT et SCHAKEN, les travaux en question, dont les projets de détail furent approuvés successivement de mai à novembre 1850. Avertie par l'expérience précédente, elle soumissionna en même temps les travaux de la gare des marchandises de Vitry (2) et sous-traita à ces mêmes entrepreneurs leur exécution : elle se mettait ainsi en mesure d'assurer, dès la livraison de la ligne, le service des marchandises en même temps que celui des voyageurs.

Elle poursuivait concurremment l'achèvement des travaux à la charge de l'Etat sur la section en exploitation : le service de la petite vitesse n'avait pu être ouvert en même temps que celui des voyageurs, faute des aménagements nécessaires. Appliquant encore le principe d'intervention, la Compagnie soumissionna, dès février 1850, les travaux de la halle aux marchandises de Châlons-sur-Marne. Ces travaux furent achevés au milieu de l'année, et, le 10 août, la section entre Paris et Châlons fut rendue accessible aux marchandises à petite vitesse.

En octobre, les projets en ayant enfin été approuvés, la Compagnie soumissionna de même le complément des travaux à faire aux stations intermédiaires : Changis, Nanteuil, Nogent-l'Artaud, Varennes, Port-à-Binson, Damery, Oiry, Jâlons, c'est-à-dire les voies de garage et gares de marchandises; elle put de cette façon installer dans toutes les gares le service de la petite vitesse.

Les ateliers de réparations provisoires, dont le Conseil général des Ponts et chaussées avait approuvé les dispositions en 1848, n'avaient pas été livrés à la Compagnie avant l'ouverture de l'exploitation comme ils l'auraient dû : l'exploitation avait été entreprise sans autres ateliers et remises que

(1) Cf. chapitre III, § 2. — (2) 1755.

quelques baraques en bois. On l'avait assurée dans ces conditions pendant tout l'hiver 1849-1850 malgré la rudesse extrême de la saison ; mais cette situation ne pouvait pas se prolonger. La Compagnie multiplia ses instances auprès du gouvernement et obtint au début de 1850 de compléter les deux grandes remises, soumissionnées pour son compte en juin 1849 et alors achevées, par deux nouveaux bâtiments dépendant des ateliers : ceux des forges et de la chaudronnerie. Cette soumission était complétée en août par celle de la rotonde des locomotives, qui fut confiée aux entrepreneurs MORT et JEANNES. La Compagnie entreprit de même pour le compte de l'Etat les réservoirs nécessaires à l'alimentation des locomotives entre Paris et Châlons.

Cette activité fut couronnée de succès : le 16 août les travaux étaient terminés entre Châlons et Vitry-le-François. La réception de la voie fut effectuée, et, le 4 septembre 1850, la section était solennellement inaugurée en présence du préfet de la Marne et du baron D'HERVEY. Le train était reçu à Vitry par le curé, âgé de 84 ans, qui prononça quelques mots de circonstance (1) :

« Dieu tient tous les biens dans sa main qu'il ouvre successivement selon nos besoins. Aujourd'hui il nous donne les chemins de fer qui doivent faciliter les relations entre les hommes et leur donner plus d'occasions de s'entr'aider et de devenir meilleurs. Il a permis que des hommes distingués dans la science en conçoivent la pensée et que des administrateurs habiles en fassent l'exécution. Gloire à eux ! »

A la suite de cette inauguration un banquet de 200 couverts offert par la Ville réunit les notabilités du département, de la ville, le représentant et les ingénieurs de la Compagnie. L'exploitation commença le lendemain.

Les travaux soumissionnés par la Compagnie entre Vitry et Bar-le-Duc étaient poussés activement : en décembre les terrassements et les ouvrages d'art étaient à peu près achevés, sauf le pont sur l'Ornain à l'entrée de Bar dont les culées et les piles étaient cependant élevées à la hauteur des arches. En dehors de ce pont, il ne restait plus que trois remblais à achever présentant ensemble un développement de 12 km. : le premier pour la traversée de la Bruzenelle à Blesme, de 55.000 m³, le second pour la traversée de la Saulx à Sermaize de 88.000 m³, le troisième pour la traversée à Bar-le-Duc de la vallée de l'Ornain de 106.000 m³. Ces remblais, attaqués

(1) 765.

sur la fin de la campagne 1850, seront terminés au début du printemps 1851 ainsi que le couronnement du viaduc sur l'Ornain. Sans attendre leur achèvement, on commença le ballastage et la pose de la voie : en fin décembre, une voie était posée sur 12 km. et les matériaux pour l'ensemble de la section approvisionnés. La station de Vitry-le-François était terminée; les autres bâtiments (ceux de la gare de Sermaize devaient leur servir de modèle) étaient en instance d'approbation. Tout permettait donc d'espérer l'ouverture de la section pour le printemps 1851.

Pour pousser activement les travaux sur la ligne principale, la Compagnie n'en avait pas perdu de vue ceux de l'embranchement de Sarrebrück; en cette même année 1850, un résultat important y avait été enregistré : l'ouverture à l'exploitation de la section de Nancy à Metz (10 juillet 1850). Ce résultat était dû à l'insistance et à la ténacité de l'ingénieur en chef THIRION.

On se souvient qu'à la suite des événements de 1848, les travaux avaient été ralentis sur l'embranchement dans toute la mesure compatible avec la sécurité des ouvrages en cours et la nécessité de conserver aux entreprises adjudicataires une certaine activité. En janvier 1849, malgré ce ralentissement, les travaux avaient tellement avancé entre Metz et Nancy qu'il n'y avait à peu près que la voie et le matériel à établir pour pouvoir exploiter. L'ingénieur en chef estimait qu'il y avait un réel intérêt à achever les travaux. On ne pouvait certes pas, concédait-il, espérer sur ce tronçon isolé la circulation importante en voyageurs et en charbon dont il bénéficierait quand l'embranchement entier serait construit. Mais, en limitant les évaluations à 300 voyageurs par jour et les frais d'exploitation à 60 ou 70 %, on pouvait tout de même escompter un revenu brut de 200.000 francs. Or, l'exploitation sur une voie pourrait se faire avec une grande économie, au moyen d'un train-navette entre Nancy et Metz avec attachement à Nancy et, par conséquent, un seul dépôt et un personnel très restreint.

Le comité de direction ne s'était pas montré d'abord enclin à inaugurer un service sur un tronçon sans débouché, à l'autre extrémité de la concession. Mais l'ingénieur en chef avait été si persuasif qu'il avait fini par entraîner l'adhésion des administrateurs : la voie de fer et le matériel furent posés; THIRION organisa le service comme il l'avait dit et obtint d'excellents résultats.

Sur l'autre section de l'embranchement, les travaux étaient commencés en Prusse et pressés avec assez d'activité pour qu'on en pût espérer l'achèvement au printemps ou, au plus tard, au milieu de 1851. Il était de l'intérêt de la Compagnie d'avoir terminé ses propres travaux pour la même époque; cet intérêt s'ajoutait, d'ailleurs, aux obligations de son cahier des charges : elle fit hâter l'achèvement de la ligne.

En décembre, celle-ci était dans l'état voulu, et, pour assurer l'ouverture de l'exploitation à l'époque fixée, il ne restait plus à obtenir que la livraison de la gare de Nancy. Les études n'en avaient pas avancé : un troisième avant-projet de NEPVEU avait été déposé le 26 juillet 1848; il comportait de notables

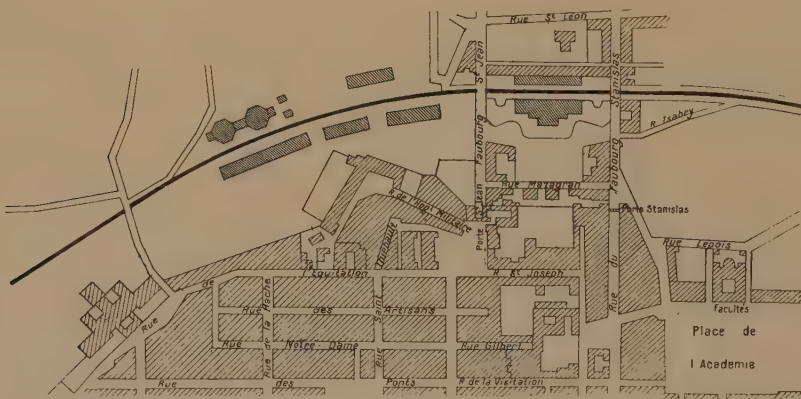


Fig. 21. — Nancy en 1851 avec la gare projetée (d'après un plan de l'époque).

réductions par rapport au précédent, mais il n'eut pas plus de succès : le 5 avril 1849, l'administration supérieure le retourna pour qu'il fût incorporé dans le projet d'ensemble de la station dont une décision du 28 août 1848 avait arrêté définitivement le périmètre. La Compagnie demanda alors la construction de bâtiments provisoires analogues à ceux des stations comprises entre Paris et Châlons : les plans de ces bâtiments furent arrêtés de concert avec l'ingénieur de l'Etat. La dépense se montait à une somme de 68.000 francs que la Compagnie proposa d'avancer; le ministre la trouva exagérée; il finit par accorder un crédit de 13.000 francs. La gare, commencée le 8 août, fut achevée en novembre : une baraque servait d'embarcadère depuis juillet.

Depuis le début de l'année 1850, les travaux à la charge de l'Etat sur la ligne principale étaient achevés sur la section Sarrebourg-Strasbourg, la première qui eût été dotée de crédit.

Elle était de 71 kilomètres : dès la fin de l'année 1849, la Compagnie avait été appelée à procéder à la réception provisoire de la plateforme pour y opérer la pose de la voie. Elle avait même reçu à plusieurs reprises des propositions de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, qui lui avait offert de se charger en son lieu et place d'une exploitation provisoire. La Compagnie de Paris à Strasbourg n'avait cru devoir répondre ni à l'invitation de l'Etat ni aux offres de la Compagnie de Bâle : les travaux de superstructure représentaient, entre Sarrebourg et Strasbourg, une dépense de 7.000.000 de francs; de négociations en cours avec le ministre pouvait résulter pour elle, en échange de la prolongation de sa concession, un supplément de charges de 8.000.000 de francs à consacrer aux travaux de l'Etat sur la ligne principale à partir de Vitry-le-François : c'étaient quinze millions qui pouvaient s'ajouter en 1850 aux dépenses à faire sur la section qu'il était le plus urgent d'achever. Le Conseil d'administration de la Compagnie avait estimé prudent de profiter du délai de deux ans que lui laissait le cahier des charges pour poser la voie de fer sur la section terminée par l'Etat.

Ce ne fut qu'après l'échec complet des négociations du printemps 1850, que la Compagnie se décida, au milieu de l'année, à traiter avec ses entrepreneurs habituels du ballastage et de la pose de la voie entre Sarrebourg et Strasbourg.

L'année 1850 en s'achevant vit la fin des travaux de l'embarcadère de Paris. Les locaux de la gare avaient été ouverts au public au fur et à mesure de leur aménagement; l'ensemble du monument fut en décembre livré à sa destination définitive. La *Gare de Strasbourg* avait coûté plus de dix millions, somme qu'on jugea généralement disproportionnée : elle fut considérée comme une des belles constructions du siècle. On en louait les proportions monumentales, l'élégance et la sobriété de l'architecture, la hardiesse et la légèreté de la halle; on en admira le pavage intérieur en bois; mais les techniciens en critiquèrent les aménagements au point de vue du service (1) : ils regrettaient que les bâtiments n'eussent pas été avancés en prenant sur la cour d'honneur, de manière à donner plus d'air aux dépendances; ils se plaignirent de la disposition des voies d'arrivée et de départ dans un cul de sac défavorable à l'établissement de voies supplémentaires, « si nécessaires pour le service des trains de la banlieue, pour la composition et la décomposition des trains directs venant de la frontière, pour

(1) Voir notamment 785.

le chargement et le déchargement des wagons de messageries et des wagons de la douane »... La sortie des voyageurs, placée latéralement, paraissait trop étroite : surtout on blâmait l'étranglement du chemin de fer à l'issue de la halle et la multiplication des ponts, qui réduisait le nombre des voies de service (fig. 22).

La Compagnie s'y installa au début de l'année 1851 : le pavillon Sud-Ouest fut affecté au conseil d'administration, au comité de direction et à la 1^{re} division; le pavillon Nord-Ouest aux services techniques, c'est-à-dire au 3^e, 4^e et 5^e divisions; le pavillon Sud-Est à la 2^e division (comptabilité générale, caisse, versements, dépôts des titres, économat); le dernier pavillon fut réservé au logement des agents supérieurs du service de l'embarcadère.

Cependant les réalisations immédiates n'avaient pas nui aux réalisations futures. Dès le printemps 1850 et pendant tout l'été, la Compagnie avait multiplié ses démarches auprès du ministre des Travaux publics pour hâter l'exécution des travaux sur le reste de la ligne principale et notamment entre Bar-le-Duc et Nancy.

Entre Bar-le-Duc et Commercy, au début de 1851, les résultats, sans être pleinement satisfaisants, étaient cependant notables : on comptait six lots de travaux (1) (fig. 23) :

Longeville	de 5.725 mètres
Nançois-le-Petit	de 7.316 mètres
Loxéville	de 7.390 mètres
Cousances-aux-Bois	de 4.980 mètres
Vadonville	de 7.214 mètres
Commercy	de 7.880 mètres

Le lot de Longeville, approuvé depuis le 9 mars précédent, n'avait pu être adjugé qu'assez tard dans le courant de l'année par suite des difficultés qu'on éprouva pour entrer en possession des terrains : les travaux étaient d'ailleurs sans grande importance et pouvaient être achevés en juillet. Dans le lot de Nançois-le-Petit, approuvé depuis avril 1849 sous réserve, il est vrai, de rectifications, mais qui avaient été faites la même année, les ouvrages d'art et les terrassements étaient très avancés et la plateforme en voie de règlement.

Au lot de Loxéville appartenait une des grandes tranchées du passage des plateaux. Ce lot avait été soumis au ministre dès le mois de mars 1847 en raison des longs délais que son achèvement nécessitait. On s'était attelé aux terrassements

(1) 1452 et suivants.

Avant de prendre nos places, arrêtons-nous devant ce magnifique embarcadère : c'est, sans contredit, le plus beau qu'il y ait France. Comme ces deux pavillons encadrent bien cette façade d'un effet tout nouveau, et comme cette galerie élégante qui supporte le tout, complète bien un des plus beaux monuments de la capitale. En entrant sous ces galeries, nous sommes dans la gare, salle gigantesque où des milliers de voyageurs peuvent se promener sur de larges quais, et où deux cents wagons viennent se ranger ; mais ce qui étonne, c'est l'élégance et la légèreté du comble supporté par des tringles en fer si fines et si bien enlacées. Ce chef-d'œuvre de l'art restera comme témoignage de la science, et fera honneur à M. Duquesnay, architecte.

Si nous passons au matériel, nous nous convainçons que la compagnie n'a rien négligé pour la sécurité des voyageurs, ni rien oublié pour leur confortable ; les diffidences sont de forts jolis boudoirs, où chaque voyageur a sa place distincte, et les coussins sont si moelleux, que la petite maîtresse la plus délicate, ou le fashionable le plus difficile ne croirait pas avoir quitté ses délicieux divans. Les voitures de 2^e et 3^e classe, tout en suivant l'ordre hiérarchique, n'en sont pas moins de très-commodés véhicules.

Le chef de train a donné le signal ; nous sortons de l'Embarcadère : la vue découvre tout d'abord une perspective de ponts d'un très-bon effet, le 1^{er} le pont de l'Abattoir, puis le pont Lafayette, celui de l'Aqueduc, celui de la rue de La Chapelle, celui *extra-muros*, puis le pont du Département, enfin le 7^e le pont des Tournelles.

Nous voici maintenant à la GARE AUX MARCHANDISES



Fig. 22. — L'embarcadère de Strasbourg,
d'après l'Itinéraire illustré par Gaildrau et Gauchard.

en 1848 : ce genre de travaux entraînait dans la politique du Gouvernement provisoire; mais la crise avait empêché de trouver d'adjudicataire. Une première épreuve ayant échoué le 14 avril, le ministre avait prescrit, le 4 mai, de commencer les ouvrages en régie : on avait ouvert à la tranchée de Loxéville des ateliers nationaux; le nombre des ouvriers qui s'y étaient présentés avait été si considérable qu'on avait dû les employer aussi à la petite tranchée qui fait suite à la tranchée de Loxéville, de l'autre côté de l'Aire. Les travaux n'en avaient pas avancé plus rapidement; en janvier 1851, sur les 700.000 mètres cubes de déblais, il en restait encore 60.000 m³ à opérer, masse d'ailleurs qu'on pouvait facilement extraire avant le milieu de l'année. Quant aux ouvrages d'art : un pont sur l'Aire et un viaduc, approuvés en août 1849, ils étaient achevés.

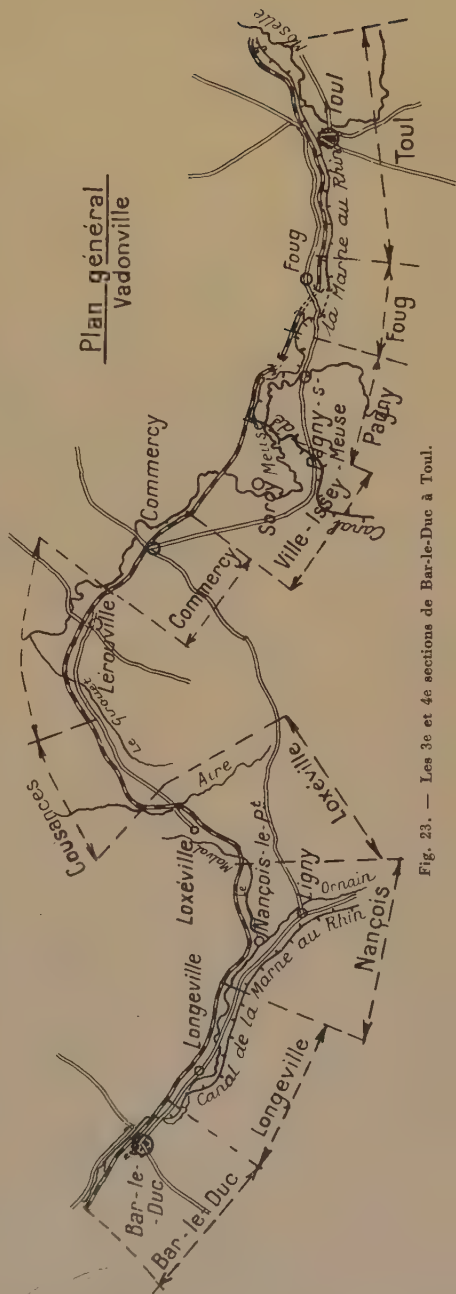
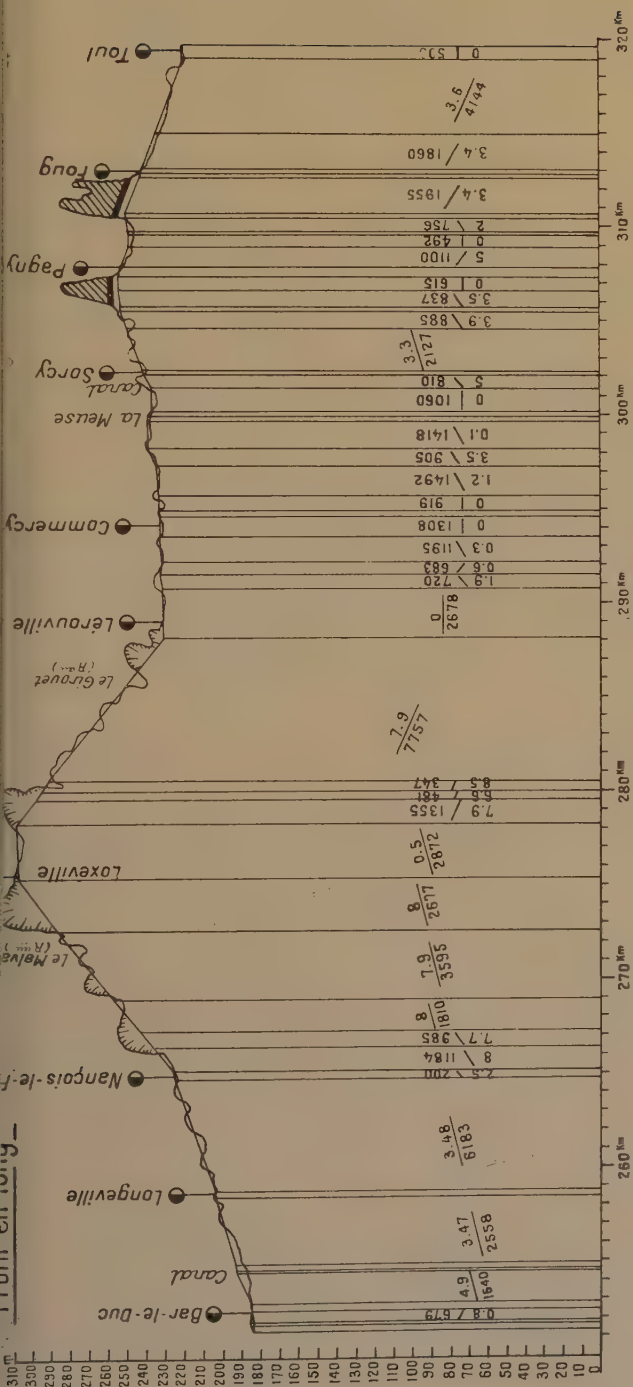
Le lot de Cousances-aux-Bois (approuvé depuis le mois d'août 1848) comportait une tranchée d'une importance égale à celle de Loxéville : 50.000 m³ restaient à enlever dans un banc de pierre assez dure. C'était un travail qui demandait quatre à cinq mois : on ne pouvait pas compter sur la livraison de la plateforme avant la fin du mois de juin. Les travaux du lot de Vadonville, approuvé le 28 décembre 1849, avaient été entrepris à une époque très récente (l'adjudication n'avait été prononcée qu'en fin juillet 1850); ils ne pouvaient être terminés avant août. Enfin le lot de Commercy venait d'être approuvé et adjugé : la plateforme ne pouvait être livrée avant l'automne.

De Commercy à Frouard, on comptait huit lots de travaux (1) (fig. 24) :

Ville-Yssey	de 7.760 mètres
Pagny-sur-Meuse	de 5.600 mètres
Foug	de 6.075 mètres
Toul	de 10.460 mètres
Fontenoy	de 7.020 mètres
Liverdun	de 7.835 mètres
Frouard	de 10.700 mètres

Le lot de Ville-Yssey, qui avait été adjugé en 1848, était terminé, y compris le pont sur la Meuse. Dans le lot de Pagny, ouvert depuis 1847, les ouvrages d'art et les terrassements eussent été terminés sans le tunnel de 570 mètres adjugé à un entrepreneur négligent : la calotte seule en était faite; l'achèvement de l'ouvrage demandait six mois. Le lot de

(1) 1466 et suivants.



Foug était terminé, y compris le tunnel de 1.120 mètres. En ce qui concernait le lot de Toul de 10.400 mètres, on en était encore aux projets de détail pour les ouvrages d'art et les

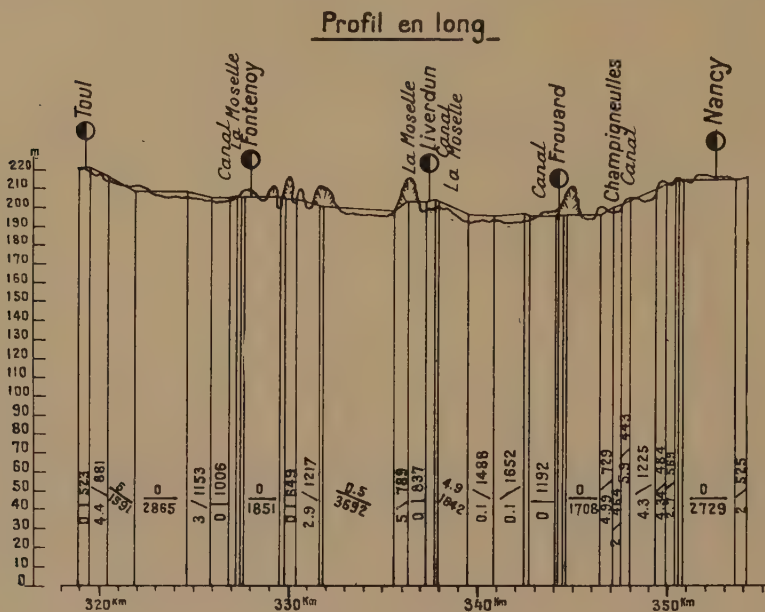
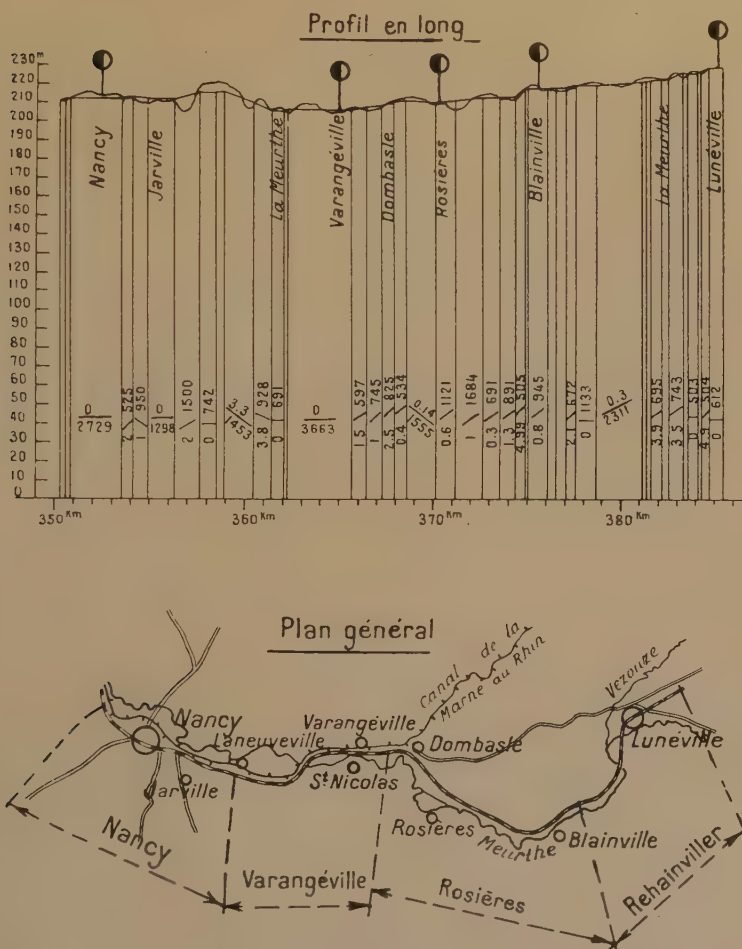


Fig. 24. — La 4^e section de Toul à Nancy.

terrassements à l'Est et à l'Ouest de la ville : ces projets de détail, envoyés récemment au ministère, étaient en instance d'examen; ils seront approuvés le 18 février. Dans la traversée de la ville ces projets n'étaient pas encore dressés, car ils dépendaient de l'emplacement à choisir pour la station :

emplacement qui n'était pas encore arrêté. Le Génie militaire était d'ailleurs — point important — d'accord avec le génie civil; la commission mixte des Travaux publics avait donné son adhésion au projet le 9 juin 1849.



A Fontenoy, le grand pont, qu'un parti de francs-tireurs devait faire sauter dans des circonstances dramatiques en 1871, commencé au début de 1850, était achevé; les autres travaux, sur une longueur de 7.020 mètres, pouvaient être

terminés pendant la campagne de 1851. Au passage de Liverdun, on avait hésité entre différentes solutions : on avait essayé notamment d'éviter la construction des deux grands ponts sur la Moselle prévus dans l'avant-projet, en réduisant plus ou moins l'amplitude de la boucle de la rivière (fig. 26). Finalement on s'était résigné à ce double passage qui entraînait avec lui un double passage du canal de la Marne au Rhin, dont l'un s'imposait dans le méandre lui-même tout près de la tête aval de la voie d'eau. L'ensemble du projet ainsi conçu n'avait été définitivement approuvé qu'en juillet précédent. Ce projet était fort en retard : il n'avait été adjugé qu'au mois d'août, et, depuis cette date, on n'avait pu couler du béton que dans les quatre piles du pont d'aval et dans deux des piles du pont d'amont. Ces travaux pouvaient être achevés en 1851; mais on ne devait pas espérer que la plateforme fût livrée avant les premiers jours du printemps 1852. Quant au lot de Frouard, de 10.700 mètres, les travaux en étaient achevés sur la partie comprise entre Frouard et Nancy, qui était en exploitation. Sur la partie restante, à l'Ouest de Frouard vers Liverdun (5.250 mètres), les ouvrages d'art et terrassements étaient très avancés et pouvaient être terminés au printemps suivant.

Entre Nancy et Lunéville (1) (fig. 25), les deux grands ponts sur la Meurthe à Lunéville, approuvés en juin 1848, et le pont-aqueduc sur la Meurthe à Dombasle, approuvé — on s'en souvient — depuis juillet 1846, étaient terminés. Les autres ouvrages d'art et les travaux de terrassement étaient très avancés à l'Est de Nancy, à l'Ouest et dans la traversée de Lunéville sur 23.400 mètres; la longueur restante vers Dombasle, longueur appartenant à un lot qui n'avait été soumis qu'en juin 1850 et ratifié d'ailleurs peu après, n'avait été attaquée qu'à la fin de l'année et l'on ne pouvait en envisager l'achèvement avant la fin de la campagne prochaine.

De Lunéville à Sarrebourg (2) enfin, régnait une lacune complète sur 43 km. : les terrains n'étaient même pas achetés; les projets de détail à peine rédigés ou à l'examen. Seul le premier projet venait d'être approuvé par le Conseil général des Ponts et chaussées (lot de Marainviller). Les travaux étaient d'ailleurs de peu d'importance.

Ajoutons quelques mots sur l'embranchement de Reims : l'ouvrage le plus important de l'embranchement et même de toute la ligne, le tunnel de Rilly-la-Montagne, venait à

(1) 1340 et suivants. — (2) 1480 et suivants.

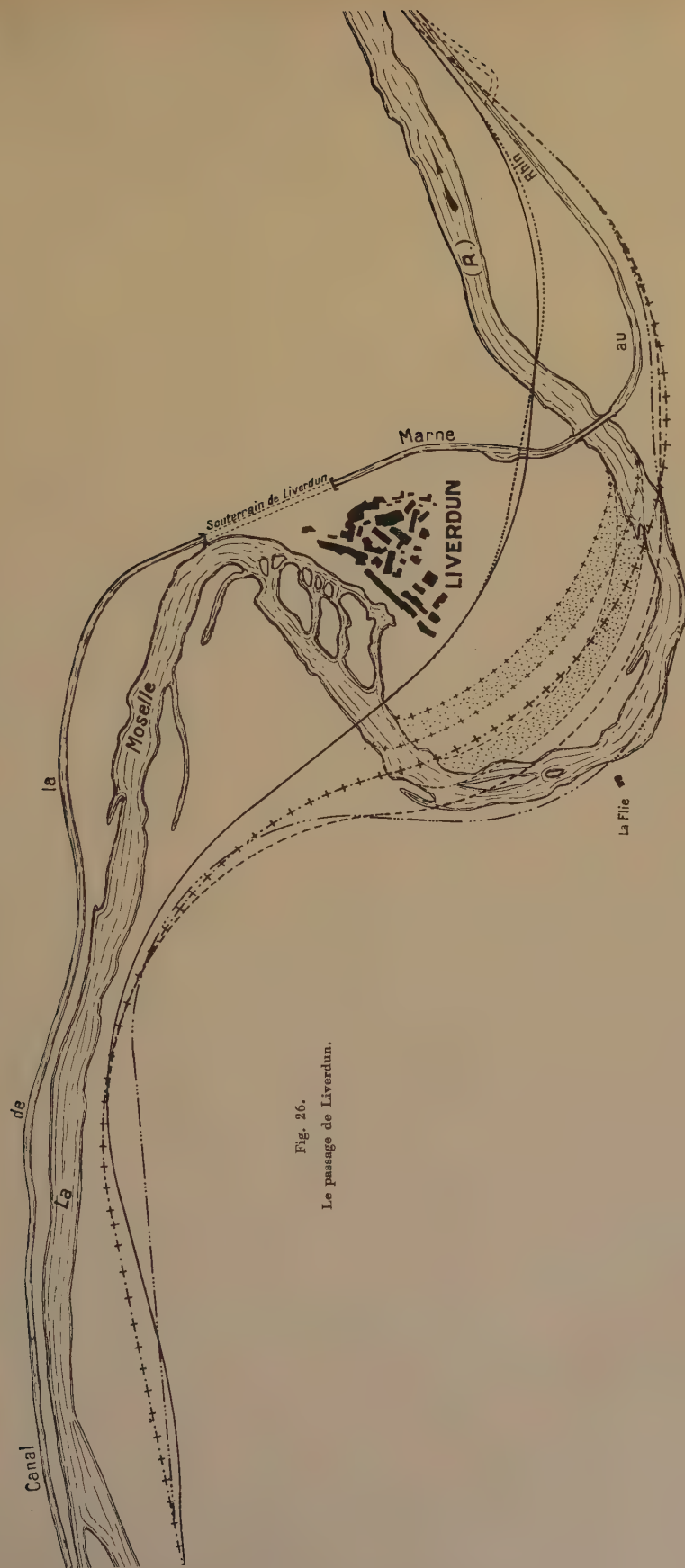


Fig. 26.
Le passage de Liverdun.

peine d'être attaqué; la galerie et quelques puits du souterrain étaient commencés : il fallait compter trois ans avant l'achèvement probable du tunnel. Le reste des travaux était sans conséquence : entre Reims et la Montagne, les ouvrages d'art et les terrassements étaient terminés; on étudiait les projets compris entre la Montagne et Epernay.

Le retard des travaux de l'embranchement de Reims, pour regrettable qu'il pût être au point de vue général, n'était pas une cause de préoccupation pour la Compagnie : celle-ci pouvait même au contraire se féliciter de l'économie provisoire qu'il lui permettait de réaliser dans l'utilisation de son fonds social. Il n'en était pas de même de la section de Lunéville à Sarrebourg dont il était indispensable de combler la lacune : intervenir lui parut sur ce point de nouveau indispensable. Prévoyant ce nouvel effort, elle en avait mentionné l'éventualité dans le traité qu'elle avait passé avec ses entrepreneurs pour le ballastage et la pose de la voie entre Bar-le-Duc et Frouard et entre Nancy et Lunéville : par une clause spéciale, PARENT et SCHAKEN avaient pris l'engagement d'exécuter pour son compte, aux clauses et conditions de l'Etat et avec un rabais maximum de 15 %, les travaux auxquels elle pourrait avoir à procéder au nom de l'administration de Lunéville à Sarrebourg.

Le projet de tracé définitif fut approuvé le 28 janvier (1); immédiatement après la Compagnie déposa sa soumission (2) (fig. 27) : elle concernait quatre lots :

le lot de Marainviller, de la sortie du territoire de Lunéville à la sortie de celui d'Amberménil, sur 14.000 mètres : il était, on l'a déjà dit, approuvé;

le lot d'Avricourt, de l'entrée du territoire de Leintray à la sortie de celui d'Avricourt, sur 9.435 mètres;

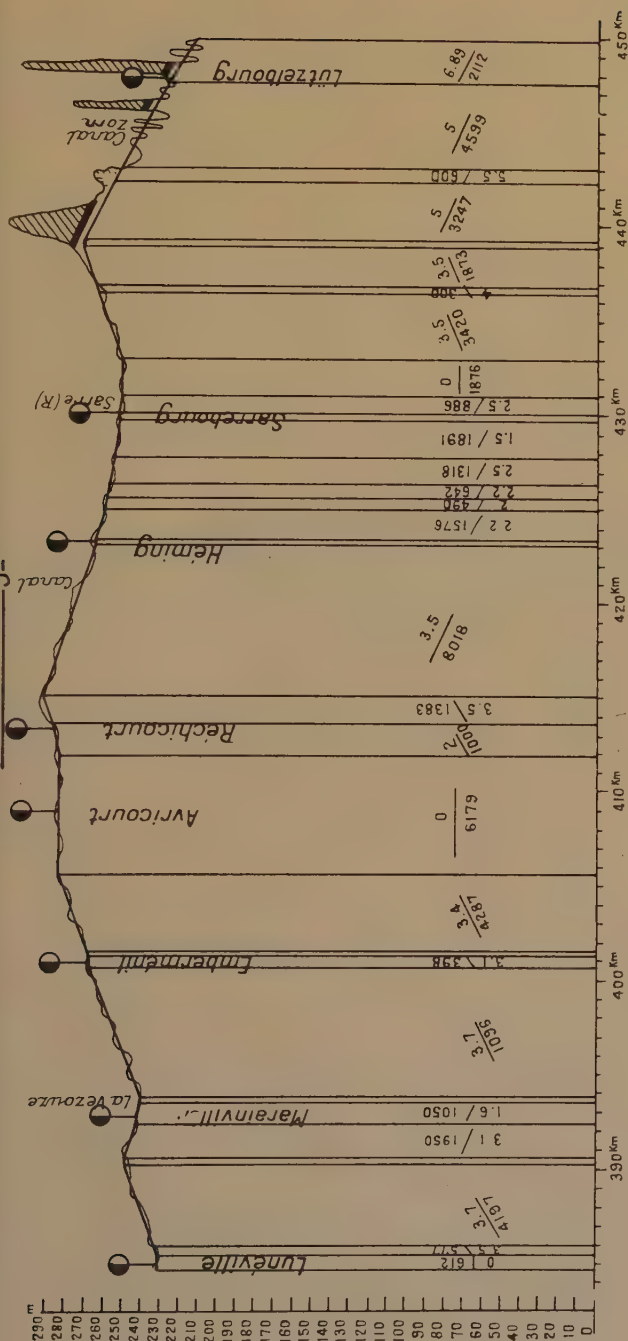
le lot de Réchicourt, de la sortie du territoire d'Avricourt à l'entrée de celui d'Heming, sur 10.826 mètres;

le lot d'Heming, entre l'entrée du territoire d'Heming et le chemin de Sarrebourg à Dolving, territoire de Hoff, sur 8.708 mètres.

Autorisée à exécuter les travaux avec un rabais de 12 %, la Compagnie pressa l'approbation de ces lots : celui de Réchicourt avait reçu la sanction administrative le 1^{er} février; les deux autres l'eurent au début de mai. En même temps, le conseil d'administration sollicita et obtint l'adjudication des travaux de la gare de Sarrebourg pour 21.200 francs.

(1) 1348. — (2) 1757.

Profil en long-



Plan général

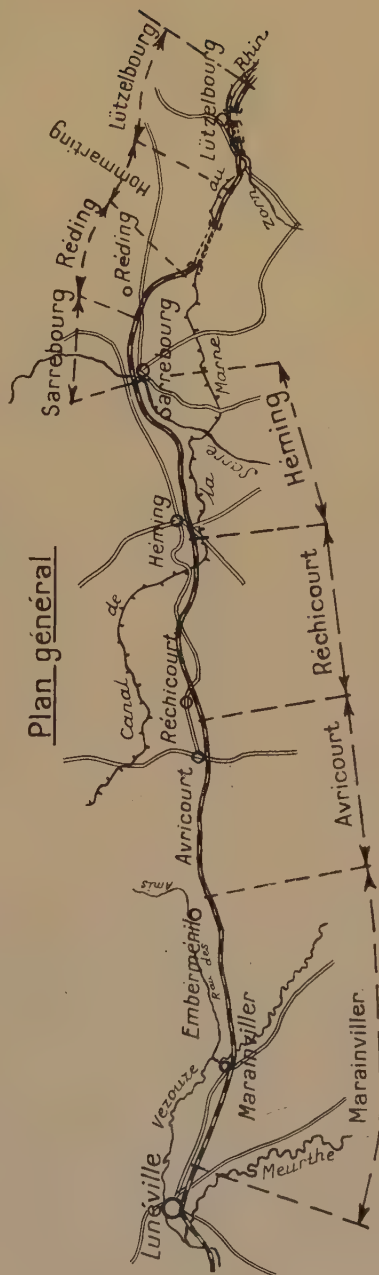


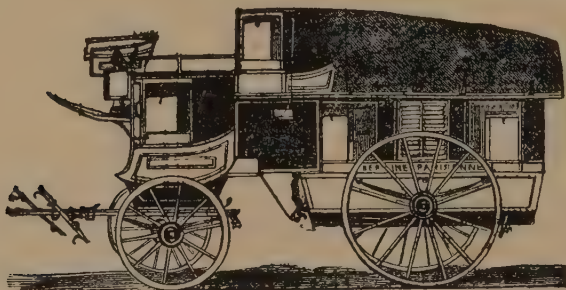
Fig. 27. — La 4e section de Lunéville à Lützelbourg.

Dans l'intervalle, et conformément aux prévisions de l'année précédente, on ouvrit l'exploitation jusqu'à Bar-le-Duc le 28 mai 1851; le même jour avait lieu l'inauguration de la section Sarrebourg-Strasbourg, exploitée à bail par la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle (1). Pour relier ces deux sections en exploitation, la Compagnie organisa

Sécurité. — Économie. — Vitesse.

BERLINES PARISIENNES INVERSABLES

FORMANT LA CONTINUATION DIRECTE
DES PRINCIPALES LIGNES DE CHEMINS DE FER FRANÇAIS.



A partir du 31 mars courant, création de nouveaux services à grande vitesse

Sur **Poitiers**, — **Angoulême**, — **Bordeaux**, — **Mont-de-Marsan**, — **Bayonne**,
Madrid et toute l'Espagne.

Sur **Moulins**, — **Clermont-Ferrand**, — **Aurillac**
et le centre de la France.

Depuis le 24 juillet dernier, l'administration des Berlins Parisiennes est chargée du service des déjeûners entre les points du chemin de Strasbourg non encore reliés entre eux par la voie de fer.

Paris à Nancy et à Metz en DOUZE HEURES. — **Paris à Strasbourg en DIX-HUIT HEURES.** — **Paris à Francfort en VINGT-HUIT HEURES**, etc., etc.

Services à grande vitesse sur **Lyon**, **Genève** et toute la **Suisse**.

S'adresser, à Paris, au siège de l'Administration, rue Coq-Héron, 44 et 47,
ou à ses correspondants en France et à l'étranger.

Fig. 28. — Annonce des "Messageries Jumelles" extraite du *Journal des Chemins de fer*.

un service de correspondance très rapide en traitant avec les « Messageries Jumelles » (fig. 28).

De grandes fêtes furent données à Bar-le-Duc : la Compagnie offrit un déjeuner aux autorités du département de la

Meuse et de son chef-lieu; en quelques mots, le comte de SÉGUR, président de la Compagnie, marqua l'importance des résultats obtenus :

Messieurs,

« Les efforts persévérants de l'Etat et ceux de la Compagnie que j'ai l'honneur de représenter ont permis de triompher de difficultés sans nombre qui pouvaient arrêter notre grande entreprise. Nous marchons rapidement vers le terme de nos travaux, et le moment n'est pas éloigné où la ligne de Paris à Strasbourg reliera la France à l'Allemagne et multipliera les relations industrielles et commerciales de ces deux contrées.

« Bar-le-Duc est une étape à laquelle nous avons hâte d'arriver, non pas pour nous y arrêter et nous reposer, mais pour y puiser une activité nouvelle et diriger plus facilement nos efforts de ce point central de notre ligne, vers Strasbourg d'un côté, vers Sarrebrück de l'autre.

« Nous sommes heureux, Messieurs, de pouvoir remercier ici les autorités départementales et municipales du concours éclairé qu'elles nous ont prêté pour aplanir les difficultés sérieuses d'exécution qui pouvaient retarder notre établissement dans cette ville. Ce concours ne nous manquera pas à l'avenir, nous en avons la confiance et, de notre côté, la Compagnie s'appliquera sans cesse à seconder toutes les mesures qui pourraient, en ménageant ses intérêts, assurer ceux de la ville de Bar.

« C'est dans cette union de sentiments que j'ai l'honneur de proposer un toast à la ville de Bar. »

L'inauguration de l'autre section eut un caractère plus champêtre : la Compagnie offrit à ses invités une collation sur le coteau de Lutzelbourg en face de la vallée de Phalsbourg.

La Compagnie soumissionnait par ailleurs tous les aménagements des deux sections : les travaux de la gare des marchandises de Bar-le-Duc lui avaient été adjugés en mars avec un rabais de 5 % sur une mise à prix de 33.000 francs; en juin, elle obtenait avec le même rabais les travaux des bâtiments définitifs de l'embarcadère des voyageurs de Sermaize, de la gare de marchandises et de l'embarcadère de Révigny, de l'embarcadère de Bar-le-Duc, etc... Elle soustraita ces travaux à ses entrepreneurs habituels, de manière à ce qu'ils fussent achevés avant la mauvaise saison. En juillet, elle soumissionna la construction de la gare de Lutzelbourg estimée à 35.000 francs; en avril, elle se porta adjudicataire aux stations de Saverne, Hochfelden et Brumath des halles à marchandises, des remises de voitures et de locomotives,

ainsi que de divers autres aménagements nécessaires à l'exploitation, pour 98.500 francs.

Elle aboutissait au même moment sur un autre point encore : le 10 juillet, le ministre donnait son autorisation à l'ouverture de la section de Metz à Saint-Avold, reçue le 3 juillet par les ingénieurs de l'Etat. C'était le fruit d'une année et demie de travaux, dont les principaux avaient été la construction des ateliers de Montigny et de la gare de Metz, établie aux dépens des fortifications de la ville. Les travaux de cette gare ne devaient être achevés que dans le courant de 1852; l'ouverture de la section n'en eut pas moins lieu le 24 juillet : Metz, comme Nancy, eut une gare provisoire.

LIGNE DE STRASBOURG.										
Heures des Départs de Paris.										
DIST ^{ces}	STATIONS	Avant Midi.				Après Midi.				
		3	5	7	9	11	13	15	17	19
kil.	PARIS.....	7 40	8 "	9 30	11 "	1 05	4 10	5 30	7 30	9 35
28	Lagny.....	8 30	8 59	10 25	11 38	1 59	5 "	6 25	8 13	10 30
45	Meaux.....	9 01	9 30	10 55	2 05	2 30	5 31	6 57	8 45	11 "
66	La Ferté-sous-Jouarre.....	9 44	"	12 35	"	"	6 14	7 48	9 17	"
95	Château-Thierry.....	10 38	"	"	1 22	"	7 07	8 25	10 06	"
142	Epernay.....	12 03	"	2 33	"	"	8 33	"	11 21	"
172	Châlons.....	12 56	"	3 16	"	"	9 26	"	12 10	"
205	Vitry-le-François.....	1 54	"	4 07	"	"	10 24	"	1 "	"
214	Bar-le-Duc.....	3 35	"	5 20	"	"	11 55	"	2 30	"
Départs de Château-Thierry pour Bar-le-Duc : 5 heures.										
— Bar-le-Duc pour Paris : 6 h., 11 h. 5, 2 h. 40, 9 h. 35.										
— Vitry pour Paris : 7 h. 35, 12 h. 29, 4 h. 15, 11 h.										
— Châlons pour Paris : 8 h. 33, 1 h. 45, 5 h. 12, 11 h. 51.										
— Epernay pour Paris : 9 h. 28, 2 h. 11, 6 h. 07, 12 h. 42.										
— Château-Thierry pour Paris : 7 h. 05, 10 h. 55, 3 h. 14, 7 h. 34, 2 h. 01.										
— Meaux pour Paris : 7 h. 05, 8 h. 34, 12 h. 21, 3 h. 30, 4 h. 27, 8 h. 20, 9 h. 06, 3 h. 22.										
SECTION DE METZ A NANCY.										
Départs de Metz pour Pont-à-Mousson : 7 h. 45 matin, 1 h., 8 h. 40 soir.										
— Metz pour Nancy : 7 h. 45 matin, 1 h., 8 h. 40 soir.										
— Nancy pour Pont-à-Mousson : 7 h. 08 matin, 12 h. 23, 7 h. 33 soir.										
— Nancy pour Metz : 7 h. 18 matin, 12 h. 23, 7 h. 33 soir.										
SECTION DE STRASBOURG A SARRBOURG.										
Départs de Strasbourg : 5 h., 10 h. 30 matin, 1 h. 50 6 h. soir.										
— Sarrebourg : 6 h. 30, 9 h. 11 matin, 3 h. 45, 6 h. 30 soir.										
Tous les trains des sections de Metz à Nancy et de Strasbourg à Sarrebourg s'arrêtent à toutes les stations intermédiaires.										
MESSAGERIES NATIONALES ET GÉNÉRALES.										
Départ de la cour 45 minutes avant l'heure des trains.										

Fig. 29. — Horaires de 1851, extrait du *Journal des Chemins de fer*.

Le bilan de l'année 1851 n'allait pas s'arrêter là : dès juillet, l'état des travaux sur l'embranchement permit d'en prévoir l'achèvement probable jusqu'à Forbach au début de l'automne; à la fin d'octobre, en effet, la Compagnie put en demander la réception : l'exploitation commença en novembre.

On se rendit compte dans l'intervalle que l'avancement des lots à la charge de l'Etat sur la section Bar-le-Duc-Commercy rendait cette section susceptible d'une terminaison rapide, pour peu qu'on en hâtât l'exécution en effectuant le ballastage et la pose de la voie au fur et à mesure du règlement

de la plateforme, et qu'on pressât les entrepreneurs eux-mêmes. La Compagnie prit immédiatement les mesures nécessaires à cet effet : elle traita avec ses entrepreneurs habituels pour les travaux à sa charge et obtint des adjudicataires des travaux, moyennant un sacrifice de 40.000 fr., l'achèvement rapide de leurs lots. L'exploitation fut ouverte le 18 novembre.

L'équipement général du chemin de fer était complété par l'installation du télégraphe électrique : un traité passé en 1850 avec l'Etat avait autorisé la Compagnie à faire usage du télégraphe électrique dans l'intérêt du service de l'exploitation. Dès la fin de 1850, l'Etat avait fait planter les poteaux et procéder à la pose des fils : le télégraphe fut en état de fonctionner au printemps de 1851 entre Paris et Châlons, d'une part, entre Metz et Nancy de l'autre.

A Nancy les choses traînent toujours. Un quatrième avant-projet a été déposé le 28 mars 1851 par un ingénieur nommé MANTION : il est conçu sur des bases entièrement différentes des précédents; MANTION a établi sa gare d'un seul niveau, de plain-pied avec les voies. Le 17 juin 1851, le ministre statue sur le plan d'ensemble et les terrassements généraux de la station, après avoir invité la Compagnie à poursuivre ses études. En attendant, et en prévision de l'ouverture prochaine de la section Commercy-Nancy, on s'occupe de transformer le hangar de 1850, suffisant pour la navette Nancy-Metz, mais inutilisable pour le service complet : une troisième gare provisoire est aménagée; la seconde servira de halle pour les marchandises à petite vitesse.

A mesure que la Compagnie sent qu'elle va atteindre enfin le but de ses efforts, il semble qu'elle accélère le rythme de son activité : un seul mode de procédure est suivi, celui de l'intervention.

Au début de janvier 1852, elle passe un traité avec ses entrepreneurs habituels, PARENT et SCHAKEN, pour l'accélération de leurs travaux sur toute la ligne principale et leur achèvement avant le 15 août : le traité est conclu moyennant une prime de 250.000 francs payable en partie en une réduction des rabais consentis et en partie sous forme d'une ristourne en espèces.

En février : soumission des travaux des stations de Loxéville, Sorcy, Pagny-sur-Meuse, Varangéville, Rosières et Blainville; en mars, soumission des stations de Marainviller, Emberménil, Avricourt et Heming.

Entre temps, le 23 février, la Compagnie présente pour le bâtiment des voyageurs de la gare de Nancy un double projet de l'ingénieur MANTION, l'un de style roman, l'autre de style corinthien : ni l'un ni l'autre ne sera adopté, et il faudra attendre l'année suivante pour qu'un septième projet, dit projet CHATELAIN, présenté le 15 mai 1853, soit retenu.

Le 10 juin, la ligne est prête entre Commercy et Nancy ; la réception en est faite par l'inspecteur divisionnaire SCHWILGUÉ et, le 17, a lieu l'inauguration officielle par le ministre de l'Instruction publique représentant son collègue des Travaux publics. Dès cette date, le prince-président manifeste l'intention d'inaugurer personnellement la ligne au milieu de juillet. Ce voyage doit être en même temps une très importante manifestation d'ordre politique : n'avait-ce pas été, en effet, à Strasbourg que le prince avait commencé sa vie aventureuse ? D'importants travaux restent à faire ; mais, devant le désir exprimé par celui qui est déjà l'Empereur dans tous les cœurs, les chantiers sont pressés avec une activité fébrile sur tous les tronçons en voie d'achèvement : ingénieurs des Ponts et chaussées, ingénieurs de la Compagnie, officiers du Génie militaire chargés du percement des remparts de Strasbourg, administrateurs, entrepreneurs des travaux publics, employés de tous ordres, rivalisent d'activité et de zèle. Enfin, le mardi 13 juillet, le ministre des Travaux publics lui-même, LEFEBVRE-DURUFLÉ, procède à la reconnaissance de la ligne dans toute son étendue : parti de Paris à 6 h. 20 du matin, il arrive à Strasbourg le soir à 7 h. 35 ; il en repart le lendemain à 7 h. 15 pour rentrer à Paris à 8 h. 5 du soir (1).

Au cours de ce voyage, le 14 juillet, la Compagnie offrit un banquet au ministre, aux membres de la commission de réception et à tous les ingénieurs de la ligne (2).

Dans une courte allocution prononcée à l'issue de ce banquet, Auguste PERDONNET, qui représentait la Compagnie, s'exprima en ces termes :

Monsieur le Ministre des Travaux publics,
Messieurs les Ingénieurs de l'Etat,

« A l'occasion de la réception des différentes sections du chemin de fer de Strasbourg, j'ai déjà eu le bonheur de me trouver réuni avec un grand nombre d'entre vous ; j'ai cru devoir alors m'abstenir de porter des toast : mais aujourd'hui que nous nous réunissons pour l'ouverture de la dernière section, et que nous ne devons nous

(1) 929. — (2) 934.

revoir qu'individuellement, je ne puis résister au désir de vous remercier du concours que vous nous avez constamment prêté avec une si grande obligeance. Vous nous avez tous, sans exception et en toutes circonstances, accordé la bienveillance la plus entière, fait l'accueil le plus gracieux.

« Au nom de la Compagnie et au mien, je vous en remercie très cordialement.

« On prétend que les corps spéciaux sont hostiles aux compagnies : l'accomplissement de la grande œuvre que nous venons d'achever, et dont la plus belle part vous appartient, prouve assez combien cette opinion est fausse et ce que peuvent les efforts réunis de l'Etat et des compagnies financières.

« Je remercie plus particulièrement M. le Ministre des Travaux publics, qui représente si dignement aujourd'hui le Prince, qui, en sauvant la France, a sauvé la civilisation et qui, en nous rendant la paix et la sécurité, nous a permis d'achever et même d'étendre notre belle ligne de chemin de fer. Je remercie plus particulièrement M. LEMASSON, Inspecteur général, l'un des premiers auteurs de ce chemin, et plus particulièrement surtout M. SCHWILGUÉ, qui, après en avoir posé comme Ingénieur en chef la première pierre, vient d'en poser la dernière comme Inspecteur divisionnaire : M. SCHWILGUÉ qui a gravé son nom en lettres impérissables sur un des plus beaux monuments des temps modernes, comme son père avait gravé le sien sur un des plus beaux monuments du Moyen-Age... »

On ne décrira pas les fêtes qui marquèrent le voyage du prince-président, véritable apothéose du régime : elles eurent lieu le 17 juillet 1852. Au point de vue ferroviaire, l'inauguration fut surtout marquée par une manifestation de solidarité franco-allemande, d'un intérêt tout spécial en raison des paroles qui y furent prononcées de part et d'autre : déjà en 1850, lors de la réception à Paris du congrès des chemins de fer allemands, le président de la Compagnie du Nord, James DE ROTHSCHILD, avait célébré les bienfaits pacificateurs de l'industrie nouvelle :

« Effacer les frontières, avait-il dit, en respectant les nationalités ; développer le commerce par la promptitude des communications ; rapprocher les peuples par la fusion d'intérêts : telle est, Messieurs, la tâche que vous poursuivez et pour l'accomplissement de laquelle notre administration sera toujours portée à vous donner son concours ».

A son tour la Compagnie de Strasbourg parvenue aux portes de l'Allemagne, avait jugé qu'il était nécessaire de marquer ce grand événement international par une démarche amicale à l'égard des chemins de fer allemands : si elle n'avait

pu, en raison de la présence du chef de l'Etat (qui ne manqua pas d'ailleurs lui-même de passer la frontière pour rendre incognito visite à sa tante de Bade), faire coïncider cette manifestation avec les fêtes mêmes de l'inauguration, du moins la fit-elle suivre immédiatement, le 19 juillet.

« Messieurs — leur dit le comte de SÉGUR après la bienvenue d'usage (1) — notre réunion ici est d'une grande signification : jusqu'à ce jour, les gouvernements n'ont été occupés qu'à rendre difficile l'entrée des Etats. L'isolement paraissait une condition de la sûreté : on se félicitait d'avoir pour frontières des montagnes inaccessibles ou des fleuves rapides et profonds. A ces obstacles de la nature, on ajoutait des travaux de toute sorte avec une activité incessante et aux prix de dépenses considérables.

« Aujourd'hui, la même activité se déploie dans un but tout opposé : on veut faciliter les relations, on les appelle. Les chemins de fer se relient pour n'en faire qu'un seul ; les capitales se touchent ; la rapidité de la circulation est devenue un besoin si impérieux, qu'en crainte de la retarder, on simplifie de toutes parts les formalités de passeport et de douane.

« Les chemins de fer ne sont plus réduits à la proportion de simples entreprises commerciales : ils ont toute la portée d'institutions nationales. Ils créent, en effet, un progrès nouveau ; en rapprochant les nations, ils mêlent les intérêts ; ils font disparaître les distances, et, avec elles, les rivalités et les antagonismes : ils font plus pour le maintien de la paix générale que tous les appareils de la force militaire.

« Ce que je vous dis là, Messieurs, n'est ni une théorie, ni une utopie : c'est une idée pratique, et je n'en veux d'autre preuve que notre heureuse rencontre avec vous. Persévérant dans cette pensée de relations nouvelles et d'unions plus intimes, nous n'avons pas attendu l'achèvement de notre ligne pour envoyer un des nôtres vers vous et pour vous convier à ce banquet d'une bonne et utile fraternité. Partout en Allemagne on a répondu à notre appel : et nous sommes heureux de voir réunis ici les représentants de tant d'intérêts industriels et commerciaux.

« Aussi dès ce premier jour, venons-nous vous demander votre concours pour arrêter, de concert, les mesures les plus favorables pour faciliter l'accès et le mouvement dans nos différents pays : nous n'aurons pas à débattre de questions internationales ; nous consulterons nos intérêts communs ; nous oublierons la carte géographique ; nous croirons à une nationalité européenne ! Si notre exemple est suivi, il n'y aura plus pour le public du continent qu'une seule compagnie de chemin de fer : de Paris, on assurera sans quitter le rail son arrivée aux points les plus éloignés, et, à toutes les villes

(1) 931.



Fig. 30. -- L'inauguration du chemin de fer de Paris à Strasbourg, le 18 juillet 1852, d'après une estampe du Musée Rohan à Strasbourg.

d'Europe, on calculera son arrivée à Paris à heure fixe sans obstacle et presque sans arrêt : en atteignant ce but nous aurons résolu un grand problème.

« Messieurs ! à l'union des intérêts moraux et matériels des nations européennes ! à l'union plus immédiate des intérêts allemands et français représentés dans ce banquet ! »

La réponse du porte-paroles des chemins de fer allemands, von HETZEL, directeur du chemin de fer du Wurtemberg, vaut la peine d'être citée :

« Je ne saurais trop vous remercier, Messieurs, au nom de nos collègues et au mien, de l'accueil sympathique que nous recevons au milieu de vous ; nous sommes heureux de nous retrouver réunis, Allemands et Français, sur le bord de ce fleuve témoin de nos anciennes guerres, pour faire ensemble des vœux d'alliance et d'union plus intimes.

« Soyez sûrs que notre concours ne vous manquera pas pour réaliser les idées généreuses qu'exprimait si bien votre honorable président. Nous travaillerons de concert avec vous à ce que les communications entre nos chemins de fer deviennent si simples et si faciles, qu'il semble n'y avoir qu'une seule compagnie. Bien des fois, les peuples allemand et français se sont rencontrés sous les murs de cette ville où nous portons aujourd'hui des toast fraternels ; mais désormais quand les Allemands y reviendront, ce ne sera plus au bruit des canons : ce sera au bruit des locomotives, ces machines puissantes du progrès et de la paix ».

Enfin l'année 1852 s'acheva par la jonction de Forbach à la frontière, jonction par quoi communiquaient le chemin de fer français et le chemin de fer prussien : c'était là ce grand événement historique qu'un député de la Moselle avait prédit en 1844 à la tribune de la Chambre des députés :

« Le chemin de fer de Paris à la frontière d'Allemagne par Metz et Sarrebrück est non seulement un bienfait pour la prospérité intérieure du pays, mais on peut dire aussi qu'il est un grand fait politique et industriel ».

Autorités françaises et allemandes fraternisèrent autour de tables somptueusement garnies : les ministres des Travaux publics des deux pays, MAGNE et VON DER HEIDT, le président de l'administration civile bavaroise, VON HAHE, les administrateurs du chemin de fer de Strasbourg avec le comte DE SÉGUR à leur tête, les autorités civiles de Metz, Sarrebrück et Neunkirchen, etc... (1), visitèrent ensemble les exploitations minières et notamment celle qui portait le nom

(1) 960.



Fig. 31. — Médaille commémorative de l'inauguration du chemin de fer de Paris à Strasbourg.

du ministre von DER HEIDT. La réception faite au ministre français fut grandiose : plusieurs milliers d'ouvriers mineurs en costume, la lampe à la main, formaient la haie sur son passage. Les galeries principales étaient illuminées sur une longueur de plusieurs kilomètres : « de blanches stalactites brillaient au sommet des voûtes et les murs pavés des galeries s'illuminaient de reflets argentés ». Le ministre français visita aussi les installations faites par la Compagnie de Strasbourg et la maison DE WENDEL pour la fabrication du coke : on aura l'occasion, dans un autre chapitre, de parler des premières.

Ainsi, l'achèvement du chemin de fer de la frontière d'Allemagne, aussi bien à Strasbourg qu'à Sarrebrück, se terminait dans l'allégresse de relations internationales rendues plus faciles et plus nombreuses : chacun était tout au grand événement qui marquait la réunion de deux peuples trop longtemps séparés par des querelles politiques et que la communion dans des intérêts matériels confondus allait — chacun en avait la foi — rapprocher définitivement : c'était la réalisation en une apothéose du miracle prédit par SAINT-SIMON.

3° — DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES DE L'ÉQUIPEMENT DU CHEMIN DE FER.

La rapidité qu'on a voulu donner à l'exposé d'ensemble de la marche des travaux pendant les années 1849, 1850, 1851 et 1852 n'a pas permis d'y insérer l'étude de plusieurs questions qui s'y rattachent étroitement : d'une part, l'établissement des grands ateliers de réparation ; d'autre part, la construction de la gare de Strasbourg ; enfin, les mesures propres à assurer le matériel nécessaire à l'exploitation ainsi que l'entretien de la voie.

On a dit précédemment comment l'emplacement des ateliers principaux de la Compagnie, que les projets initiaux plaçaient à Paris en face de la gare des marchandises, avait été reporté quelque part vers le centre de la ligne, soit à Vitry soit à Bar-le-Duc, et l'on a vu qu'en attendant le choix définitif de cet emplacement et la mise en chantier des ateliers principaux, les ateliers d'Epernay avaient été équipés à titre provisoire pour l'exécution des grosses réparations.

Cependant, la Compagnie faisait étudier, de concert avec l'administration des Ponts et chaussées, les emplace-

ments possibles pour les ateliers définitifs, étant entendu qu'Epernay continuerait pour les besoins du service local à posséder des ateliers secondaires (1). A la fin de l'année 1851, la question n'avait pas avancé et la progression des travaux sur la ligne principale commençait à rendre urgente la décision à intervenir. Ou bien il fallait se résoudre à maintenir les ateliers principaux à Epernay, en agrandissant les ateliers existants, ou bien il fallait choisir immédiatement un emplacement sur un autre point de la ligne en vue d'y construire rapidement de nouveaux ateliers plus vastes.

L'extension des ateliers d'Epernay soulevait de nombreuses objections : elle nécessitait la confection de remblais coûteux sur un terrain de prix relativement élevé; l'emplacement lui-même ne paraissait pas spécialement favorable en raison de son éloignement de Strasbourg et de l'embranchement de Sarrebrück; enfin, les matières premières et la vie y étaient fort chères. Pour toutes ces raisons, il paraissait désirable à la Compagnie de trouver un autre emplacement. La ligne principale se trouvait naturellement divisée en quatre grands relais d'à peu près égale longueur :

- 1^o Paris-Epernay,
- 2^o Epernay-Bar-le-Duc,
- 3^o Bar-le-Duc-Nancy,
- 4^o Nancy-Strasbourg.

Bar-le-Duc se trouvait au centre du mouvement de l'exploitation de toute la ligne : cette ville était ainsi admirablement placée pour offrir abri aux machines entrant en grandes réparations; elle avait en outre l'avantage notable d'être située au milieu des groupes de forges les plus importants de la contrée. La Compagnie insista très vivement auprès de l'Etat pour que les ateliers y fussent établis; mais ses sollicitations de plus en plus pressantes n'empêchèrent pas la question de traîner pendant toute l'année 1851. L'obstruction venait de l'inspecteur divisionnaire SCHWILGUÉ, lequel estimait que les grands ateliers devaient rester à Epernay et que la Compagnie exagérait l'importance du nombre des locomotives et voitures à y remiser. Contrairement à l'avis de son rapporteur, le Conseil général des Ponts et chaussées admit au contraire le principe de l'établissement des ateliers à Bar-le-Duc, mais avec cette restriction, qu'à

(1) Voir 1543 à 1547 et 1816 à 1820.

raison des installations déjà faites à Epernay, cette solution devait être subordonnée à des arrangements à prendre avec la Compagnie. L'inspecteur divisionnaire dut remettre la question à l'étude et faire de nouvelles propositions (avril 1852). Son rapport, déposé en octobre, fut conforme aux vues du Conseil général : il y admettait les chiffres de la Compagnie quant au nombre de locomotives et de voitures pour lesquelles il fallait prévoir des moyens de réparation et un remisage ; s'il persistait dans son avis primitif que les grands ateliers demeuraissent à Epernay après complément des installations existantes, il envisageait néanmoins la possibilité de les transporter à Bar-le-Duc, sauf, pour la Compagnie, à prendre la charge des constructions et dépendances installées à Epernay et devenues sans objet.

Dans l'intervalle le temps passait ; la Compagnie avait hâte d'aboutir ; avec les délais, son état d'esprit se modifiait ; la solution qu'elle avait préconisée comme la plus judicieuse en 1850 cessait de correspondre aux nécessités du moment. En fin 1852, la ligne était ouverte sur toute sa longueur ; ce n'allait être qu'au printemps 1853 qu'on pourrait commencer les constructions à Bar-le-Duc : il ne fallait pas songer en prendre possession avant l'été 1854. D'ici là, le service exigeait des ateliers en état de fonctionnement : les nécessités du montage des locomotives avaient fait transformer à Epernay la plupart des dispositions provisoires en organisations ayant un caractère permanent. Toutes les machines-outils, qui avaient été placées, en attendant mieux, dans une remise de voitures, avaient reçu une affectation définitive ; la machine à vapeur avait été installée avec tous ses accessoires : c'était une installation industrielle complète à démonter et à remplacer. Bref, la décision du gouvernement intervenait trop tard. Au point de vue financier, la charge qui pouvait être imposée à la Compagnie apparaissait considérable : une première évaluation la chiffrait à 550.000 francs.

Ces considérations diverses amenèrent le comité et le conseil de la Compagnie à abandonner leur position première : il leur apparut que l'on pourrait se contenter des installations d'Epernay en les complétant pour la réparation des machines. Pour celle des voitures et les travaux de carrosserie, on élèverait des constructions à La Villette sur les terrains destinés antérieurement aux ateliers de grande réparation et encore inoccupés.

Cette solution avait, par ailleurs, le mérite d'entrer dans

les vues de l'inspecteur divisionnaire de la ligne et dans celles du gouvernement : elle fut adoptée.

Avec les grands ateliers de réparation, la révolution de 1848 avait également laissé en suspens les projets de la gare de Strasbourg (1). Les choses traînèrent toute l'année 1848; en 1849, une fois débarrassé du souci d'ouvrir à l'exploitation les deux premières sections, on s'occupa de nouveau de la question. De conversations entre ingénieurs de la compagnie et ingénieurs de l'Etat, on apprit que l'administration abandonnait le projet de 1847 pour reprendre celui de 1845.

Le conseil d'administration de la Compagnie renouvela ses demandes antérieures (décembre 1849) :

« quatre voies à partir du tronc commun jusqu'à l'entrée de la gare dans l'intérieur des fortifications pour se développer à partir de ce point et être portées à un nombre plus considérable dans l'embarcadère des voyageurs comme dans la gare des marchandises;

« les dépendances de la gare des marchandises étendues jusqu'à la rue du faubourg de Saverne en laissant intacts la halle aux blés et le pâté de maisons entre cette halle, la rue de Pâques et le quai de l'ancien canal;

« les dépendances de la gare sur la rive opposée étendues jusqu'à la poudrière avec rue de dégagement à l'extérieur;

« les ateliers de réparation reportés en dehors, au-delà du tronc commun;

« et enfin des dispositions telles à l'embarcadère des voyageurs, pour que les deux compagnies de chemins de fer de Paris à Strasbourg et de Strasbourg à Bâle puissent avoir leurs quais, leurs voies, leurs bâtiments et leurs dépendances séparés ».

Les négociations se poursuivirent pendant l'année 1850. Comme on l'a vu, l'Assemblée nationale refusa de voter les crédits demandés par le gouvernement en ajournant sa décision à l'époque où le plan de la gare de Strasbourg serait définitivement arrêté. Sa commission s'était montrée très nettement défavorable au dernier projet : celui de la grande gare. On en revint donc au projet de détail approuvé en 1845, c'est-à-dire une gare unique et commune, qu'on améliora en donnant certaines satisfactions à la Compagnie de Paris à Strasbourg. Les projets lui furent communiqués en novem-

(1) Voir 1531 à 1540 et 1839 à 1849.

carrés de surface. Le hangar supplémentaire de marchandises était admis; mais sa construction était ajournée jusqu'à ce que les besoins de l'exploitation en fissent sentir la nécessité (figures 32 et 33).

Les dispositions de la gare se trouvaient ainsi tant bien que mal arrêtées. Restait la question de la direction du service. Sur ce point, la Compagnie de Paris à Strasbourg se montra intraitable : « ce n'est que contraints et forcés, écrivait-elle au ministre le 29 avril 1851 en accusant réception de la décision ci-dessus, que nous subissons la décision qu'on vient de nous communiquer malgré nos vives instances : nous sommes convaincus que le gouvernement le regrettera.



Fig. 33. — La gare de Strasbourg (projet de 1851).

Mais l'usage de la gare reste entier ». Le 3 janvier elle avait déjà répété : « nous vous avons déclaré et nous croyons devoir vous déclarer encore que, si notre Compagnie n'est pas en possession de la direction de la gare, elle ne saurait répondre ni de la régularité ni de la sécurité du service ». Elle estimait qu'elle ne pouvait abandonner à 500 km. de son siège la direction de la gare la plus importante de son exploi-

tation après celle de Paris : l'étendue des responsabilités que lui imposait la longueur de sa concession lui donnait une sorte de droit à cette direction.

Mais il fallait faire admettre cette prétention à la Compagnie de Strasbourg à Bâle : il y avait là pour cette dernière pire qu'une question d'intérêt ou de service, une question de prestige. Elle était la plus vieille des grandes compagnies françaises : elle voyait, dans cette espèce de subordination, comme une humiliation d'autant plus pénible à souffrir, qu'elle avait plus le souci de conserver le pied d'égalité avec une compagnie plus puissante qu'elle, et d'ailleurs plus jeune. Elle s'efforça de chercher une solution transactionnelle : des conférences réunirent les délégués des deux chemins de fer et on examina dans quelle mesure se pourrait, contrairement à la décision du ministre, envisager l'établissement de deux gares séparées ; mais on ne put s'entendre sur l'attribution des emplacements, et on en revint à la solution de la gare unique qui avait l'assentiment et la préférence du gouvernement. Instruite par les difficultés rencontrées au cours de ces conférences, la Compagnie de Paris à Strasbourg n'en exigea qu'avec plus de fermeté la direction unique.

Entre-temps, les ingénieurs de l'Etat avaient rédigé les projets définitifs de la gare suivant les directives de la décision du 3 avril. Pour hâter la rédaction de ces projets, les ingénieurs chargés du travail appelèrent les compagnies dans une conférence (29 juin 1851). En prenant part à cette conférence, la Compagnie de Paris à Strasbourg renouvela ses réserves quant à la question de la direction unique du service : elle continuait à considérer cette unité de direction comme indispensable à son exploitation. Elle ajouta d'ailleurs, après examen des plans, que, s'il était nécessaire qu'il y eût une gare commune pour le mouvement des trains, il lui paraissait non moins nécessaire de prendre les dispositions utiles pour que le service des voyageurs comme celui des marchandises pût être complètement distinct et séparé pour chaque compagnie. Ce fut avec ces différentes considérations que les projets de détail furent adressés à l'administration centrale. Le rapport qui les accompagnait comprenait deux questions différentes : une question technique et une question administrative : cette dernière relevait de la commission centrale des chemins de fer, héritière depuis le 29 juillet 1848, des attributions de l'ancienne commission supérieure de 1842. Mais le ministre lui renvoya toute l'affaire. La commission centrale rechercha

une entente entre les deux compagnies : sous ses auspices de nouvelles négociations furent ouvertes. On discuta pendant les mois d'août et septembre ; on finit par se mettre d'accord sur le texte suivant.

Pour bien marquer le caractère qu'il avait à ses yeux, la Compagnie de Paris à Strasbourg exigea qu'il fût précédé d'un préambule introductif :

« dans le cas où la Compagnie de Paris à Strasbourg, disait ce préambule, accepterait comme contrainte et forcée l'usage en commun avec la Compagnie de Strasbourg à Bâle d'une seule et même gare dans l'intérieur de la ville de Strasbourg, au lieu d'une gare distincte à laquelle son cahier des charges lui donne droit, cet usage commun serait réglé d'accord entre les deux compagnies sur les bases et conformément aux conditions ci-après indiquées... ».

L'article 1^{er} limitait l'étendue de la portion de la gare réservée à l'usage commun et l'extension du service commun, soit « toutes les manœuvres sur rails, la composition et la décomposition des trains, l'embarquement et le débarquement des voyageurs, la police des voies, des quais, des cours intérieures et extérieures et enfin celle des abords de la gare. Il réservait au contraire le principe de la séparation des services en ce qui concernait « les rapports avec le public, les opérations du trafic, le service commercial et celui des voitures et de la comptabilité de chaque compagnie ».

L'art. 2 établissait l'autonomie de chaque compagnie pour toutes les opérations relatives à la construction, à la réparation et à l'entretien de son matériel ainsi qu'à l'approvisionnement de ses magasins, la circulation sur les voies réservées à l'usage commun demeurant sous les ordres des agents préposés au service commun. L'art. 4 spécifiait que la Compagnie de Paris nommerait et révoquerait les agents du service commun et que, comme conséquence de ce droit, elle consentait à accepter la responsabilité résultant pour elle des actes des agents affectés au service commun. Il précisait les relations de l'agent principal chargé du service commun avec les agents supérieurs chargés des services particuliers de chaque compagnie.

L'art. 5 stipulait le partage par moitié des frais de gestion de la communauté. L'article 6 répartissait entre les deux compagnies le soin de l'entretien des locaux et établissements du service commun, les dépenses en étant partagées également entre les deux compagnies. L'article 7 donnait le détail des locaux et établissements dépendant du service commun.

L'article 9 renvoyait la solution des litiges à une commission mixte composée de six membres pris par moitié dans les conseils d'administration des deux compagnies et délibérant à la majorité des voix; en cas de partage, les deux compagnies désignaient un arbitre en la personne de l'inspecteur divisionnaire des Ponts et chaussées DIDION.

Après un échange de lettres entre les deux compagnies sur certaines dispositions, le traité finit par être approuvé de part et d'autre.

Pendant que ces négociations se poursuivaient, la commission centrale des chemins de fer procédait à l'examen du dossier qui lui avait été renvoyé par le ministre. Elle n'avait en réalité à se prononcer que sur la question purement administrative; elle se saisit cependant aussi de la question des travaux. Les propositions des ingénieurs locaux lui parurent exagérées : notamment celles qui concernaient les installations demandées par la Compagnie de Strasbourg. Le projet fut renvoyé une fois de plus aux ingénieurs. Ceux-ci se remirent au travail et la Compagnie de Strasbourg fut à nouveau invitée à prendre connaissance des projets (fin 1851). Des conférences eurent lieu : au bout d'une dizaine de séances on parvint à une solution transactionnelle. D'une part, l'inspecteur divisionnaire SCHWILGUÉ se convainquit du bien fondé des demandes de la Compagnie de Paris à Strasbourg concernant tant les quatre voies sous les fortifications que la disposition des voies de garage extérieures et la nécessité d'un raccordement direct avec le chemin de fer de Bâle. De son côté, cette compagnie abandonna la demande qu'elle avait faite d'ateliers de réparation attendant à la gare de Strasbourg et se contenta d'une remise pour 8 locomotives et pour 15 voitures, les ateliers de réparation pouvant être plus avantageusement placés soit à Nancy, soit à Bar-le-Duc.

Les projets définitifs ainsi amendés furent soumis pour approbation au Conseil général des Ponts et chaussées (février 1852). Le ministre prit sa décision le 20 février. Pour ne pas perdre de temps, la Compagnie s'était portée soumissionnaire des travaux (17 février, approbation du 10 avril); son comité de direction prit en même temps les dispositions utiles pour l'établissement des constructions provisoires nécessaires à l'exploitation: ce fut avec ces constructions provisoires que la station fut inaugurée le 18 juillet 1852; les plans et les dessins de la gare définitive étaient exposés dans le hall.

Pendant cette même période, la Compagnie complétait

son parc de matériel : 1.460 wagons de marchandises de toutes natures, 59 voitures de 3^e classe et 12 voitures de 2^e classe étaient commandés à divers fournisseurs. On passait marché de 22 locomotives à marchandises à CAIL et C^{ie} et à KOECHLIN. A la même maison CAIL on demandait 12 machines du nouveau système Crampton (fig. 34) : série des « Globe », « Continent », « Océan » ; et le Creusot fournit 10 machines de l'ancien système, mais susceptibles de servir à la fois à la traction des trains de marchandises et des trains de voyageurs, système dit mixte : série des « Soleil », « Terre », « Lune », etc...

Pour l'entretien de la voie, on était en présence de deux

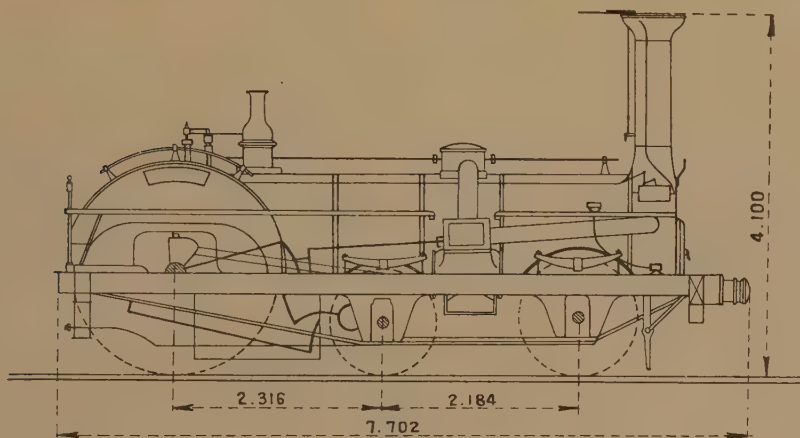


Fig. 34. — La machine type Crampton.

systèmes : la régie ou l'entreprise à forfait. On décida de les mettre à l'épreuve simultanément : la section de Paris à Châlons-sur-Marne fut prise directement en charge par la Compagnie et l'on nomma un ingénieur pour le service de l'entretien. Quant aux autres sections alors ouvertes au trafic : Châlons - Vitry, Vitry - Bar, Sarrebourg - Strasbourg, on en confia la surveillance jusqu'au 31 décembre 1853 à PARENT et SCHAKEN, avec lesquels on traita au prix de 2 francs à 2 fr. 50 par mètre courant de simple voie et par jour suivant les sections.

Les dépenses de l'Etat au cours des années 1848, 1849, 1850, 1851 et 1852, sur la ligne principale, se décomposent de la façon suivante d'après les documents des Archives nationales :

1848 :	Terrains	Terrassements	Ouvrages d'art	Stations	Frais généraux
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
3 ^e section.	205.910 57	623.090 15	154.069 53		66.274 75
4 ^e section.	442.907 54	601.765 21	1.513.941 08		91.386 17
5 ^e section.	21.496 99	252 580 29	147.540 64		18.310 84
Embranchement de Reims ..	18.030 92	461.391 82			17.875 44
Total	688.346 02	1.938.827 47	1.815.551 25		193.847 20
			4.636.571 94		
	A ajouter le total de la page 159.		12.227.439 18		
			16.864.011 12		
1849 :					
2 ^e sect. (1)	630.331 96	440.417 98	442.922 95		3.313
3 ^e section.	303.607 42	915 255 01	405.641 12		57.550 71
4 ^e section.	340.175 94	793.990 72	1.847.136 88		88 696 46
5 ^e section.	10.563 17	68.841 59	165.014 09	7.376 87	16.224 44
Embranchement de Reims ..	149.820 02	430.604 57	9.560 58		9.669 93
Total	1.434.498 51	2.649.109 87	2.870.275 62	7.376 87	175.454 54
			7.136.715 41		
	A ajouter le total de la page 159.		4.933.137 30		
			12.069.852 71		
1850 :					
1 ^{re} section.	98.733 05	100.305 79	173.370 53	813 052 56	64.795 19
2 ^e section.	81.929 03	581.041 32	615.917 09	1.041.943 74	17.851 70
3 ^e section.	754.369 26	1.430.956 86	641.704 29	29.676 66	48.745 16
4 ^e section. (2)	10.383 77	102.310 67	61.142 32	316.100 81	16.314
Embranchement de Reims ..	357.743 05	490.049 91	142.429 29		10.078 75
Total	1.303.157 16	2 704.664 55	1 634 563 52	2.200 773 77	157.784 80
			8.000.943 80		
	A ajouter le total de la 4 ^e section.		2.435 120 97		
	(Note (1) de la page suivante).		10.436.064 77		

(1) De Châlons-sur-Marne à Vitry-le-François.

1851 :	Terrains	Terrassements	Ouvrages d'art	Stations	Frais généraux
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1 ^{re} section.	66.410 07	17.884 88	7.713 36	17.540 89	37.298 25
2 ^e section.	49.459 14	122.738 24	185.822 44	141.754 32	8 451 95
3 ^e section.	1.659.781 54	1.335.069 65	468.642 51	97.744 77	37.109 85
jusqu'à la Godelastation de Commercy (2)					
4 ^e sect. (1)					
5 ^e section.	43.261 64	52.342 43	82.892 28	309.576 72	11.058 25
Embranchement de Reims ..	118.645 44	83.611 17	386.452 59		11.290 80
Total	1.937.557 83	1.611.646 37	1.131.523 18	566.616 70	105.209 10
			5.352.553 18		
Ajouter le total de la 4 ^e section en note.			5 499 999 40		
			10.852.552 58		

Pour 1852 on ne possède la répartition des dépenses par nature que pour deux sections.

	Terrains	Terrassements	Ouvrages d'art	Stations	Frais généraux
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
5 ^e section.	185.717 97	26.759 48	3.895 18	17.221 41	
Embranchement de Reims ..	663.915 82	1.774.490 41	1.409.531 95		75.353 83

D'après les comptes officiels du ministère des Travaux publics, on dépensa :

(1) Pour les années 1850 et 1851 la répartition des dépenses suivant les différents genres de travaux ne figure pas aux pièces d'archives; on a une répartition géographique :

1 ^{re} partie :	1850	1851
entre la limite de la Meuse et Frouard.....	1.174.105,85	2.282.907,74
2 ^e partie :		
entre Frouard et la fin de la commune de Nancy	356.151,67	147.037,19
3 ^e partie :		
entre la station de Nancy et celle de Sarrebourg.	620.714,60	2.929.815,13
4 ^e partie :		
entre la station de Sarrebourg et la limite du Bas-Rhin.....	284.148,85	140.239,34
	2.435.120,97	5.499.999,40

(2) Seul le lot de Ville-Issey n'est pas compté dans cette répartition, mais il était achevé en 1851.

en 1848 :	16.523.006,91	entre Paris et Hommarting
	1.317.752,90	entre Hommarting et Strasbourg
en 1849 :	11.273.272,12	entre Paris et Hommarting
	519.816,61	entre Hommarting et Strasbourg
en 1850 :	9.824.585,42	entre Paris et Hommarting
	490.729,81	entre Hommarting et Strasbourg
en 1851 :	10.353.823,42	entre Paris et Hommarting
	519.161,20	entre Hommarting et Strasbourg
en 1852 :	7.263.269,28	entre Paris et Hommarting
	855.858,64	entre Hommarting et Strasbourg

soit un total de : 58.941.276,31 (1).

qui, ajoutés aux 46.729.467 fr. 39 dépensés antérieurement, faisaient ressortir au 31 décembre 1852 la dépense totale à la charge de l'Etat à 105.670.743 fr. 70.

4^o — LA SITUATION FINANCIÈRE.

La courbe des cours des actions de la Compagnie de Strasbourg donne dans une certaine mesure le diagramme de sa situation financière (fig. 35); dans une certaine mesure seulement: comme une feuille de température ou de pression barométrique il faut, en effet, l'interpréter. De 1849 à décembre 1851, les cours se tiennent à peu près uniformément aux environs de 360 francs, cours certainement déprimés, mais dont la régularité exprime la stabilité et la confiance.

De faibles sinuosités indiquent seulement l'influence provoquée par quelques nouvelles boursières: période en réalité

(1) Ces dépenses se sont réparties par département de la façon suivante :

	1848	1849	1850	1851	1852
Aisne	771.349 19	330.000	305.430 09	80.000	67.047 96
Marne	2.433.128 33	3.253.104 90	3.591.515 34	(a) 600.000	2.416.525 90
				735.606 45	
H ^t -Marne ...	11.555 36	6.905 40		900	450
Meurthe :					
Paris-Hommarting...		2.800.000	2.235.900	5.458.978 48	3.299.041 10
Hommarting-Strasbourg.	2.649.500	270.000	199.220 97	30.000	40.000
Meuse	1.031.769 10	1.551.699 71	2.213.970 80	2.858.842 03	913.776 09
Bas-Rhin	729.160 40	249.174 94	291 508 84	489.161 20	615.854 50
Seine	5.285.224 09	1.622.741 60	881.999 17	364.536 78	152.387 59
					97.235 18 (a)
Seine-et-M ^{ne} .	4.126.377 29	1.660.002	499.569 09	238.789 87	93.467 75
Seine-et-O ^{se} .	792.789 45	45.000	82.316 95	4.410 64	61.743 78
	17.830.853 21	11.788.628 55	10.301.431 25	10.861.225 45	7.457.529 85

(2) Embranchement de Reims.



(d'après une lithographie de Maugey)

LA STATION DE FORBACH

sans histoire, coupée d'appels de fonds réguliers à raison de trois versements annuels de 25 francs par an : le 1^{er} février, le 1^{er} juillet et le 1^{er} octobre.

Ces appels successifs anémient les cours, mais leur réalisation ne rencontre aucune difficulté : d'une façon générale, les deux tiers de chaque appel rentrent pendant les six premières semaines ; la plus grande partie du dernier tiers se paie dans les deux mois qui suivent ; au moment de l'appel suivant, il ne reste habituellement en retard que les 5/6 de l'appel précédent.

Ainsi, pour l'appel de fonds d'octobre 1848, celui qui fut réalisé dans les conditions économiques les plus désavantageuses, sur 6.250.000 francs appelés :

4.048.900 francs étaient rentrés le 1^{er} janvier 1849
 5.463.900 francs le 1^{er} février 1849
 5.565.475 francs le 8 »
 5.607.550 francs le 15 »
 6.003.200 francs le 1^{er} mai.

Sur l'appel de février 1849 :

400.550 francs étaient rentrés le 8 février
 902.925 francs le 15 février
 5.363.750 francs le 1^{er} mai.

Au cours de l'année 1849 ces deux appels étaient complétés à raison de :

187.000 francs pour le premier appel, et de
 186.950 francs pour le second appel.

L'agitation, provoquée en 1848 par l'appel de fonds d'octobre et qui s'était calmée elle-même par l'impossibilité technique de l'émission d'un emprunt, reprit en 1851 et, à la faveur de l'amélioration de la tenue du marché financier, se fortifia d'arguments nouveaux. Ces arguments, une plaquette diffusée à Paris dans les milieux boursiers et un article du 8 février 1851 du *Journal des Chemins de fer* les firent valoir avec force :

« Tout le monde sait, y lisait-on, que la cause particulière qui empêche les actions du chemin de fer de Paris à Strasbourg de monter et de regagner le pair, est précisément la perspective d'avoir encore jusque vers la fin de 1852 des versements à affectuer. A une époque si incertaine, quand l'avenir se présente à tous les esprits avec inquiétude, beau-

coup de pères de famille, d'hommes prudents, évitent de conserver en porte-feuille des valeurs qui, au lieu de revenus, constituent pendant encore deux années des obligations : voilà l'unique cause d'une dépréciation que rien ne justifie, car le chemin de Paris à Strasbourg échappe à toutes les éventualités qui ont atteint la généralité des lignes de chemins de fer : son capital de 125 millions sera suffisant ; la partie exploitée de Paris à Châlons et à Vitry justifie déjà toutes les prévisions de recettes et tout fait espérer que ces prévisions seront même dépassées... »

Que la Compagnie de Strasbourg prit donc exemple sur ce qui se faisait aux Etats-Unis ou en Angleterre : là, grâce au crédit dont elles jouissaient auprès des banques, les compagnies multipliaient leurs ressources ; ici, elles avaient adopté deux sortes de capitaux : les uns, réservés aux actionnaires, jouissaient de toutes les chances aléatoires et avaient un revenu mobile suivant la prospérité de l'entreprise ; aux autres, un revenu fixe était assuré. En France même, certaines compagnies riches : celle de Rouen et celle d'Orléans, avaient vu dans ce système un moyen d'accroître leur capital. Sans doute l'opération n'était pas à recommander à des compagnies obérées ; mais tel n'était pas le cas de celle de Strasbourg : elle se trouvait dans la même prospérité que celle de Rouen ; elle réaliserait très facilement un emprunt de 25 millions à 5 % en assurant encore aux actionnaires 35 francs pour leurs 400 francs versés. Dès lors, les porteurs d'actions, certains de toucher le revenu des sommes payées, conserveraient leurs titres ; le développement de l'exploitation contribuerait à élever le cours des actions ; les intérêts particuliers, engagés depuis longtemps dans l'affaire et enfin libérés, se verraient au terme de leurs privations.

Précisément, comme pour donner raison à cette doctrine, le cours des actions de la Compagnie se relevait : au milieu de février, elles atteignaient 385 francs et, continuant de monter, elles parvenaient à 388 fr. 75, le cours le plus haut qu'on eût coté depuis la révolution de Février. Le *Journal des Chemins de fer* attribua naturellement cette hausse à l'effet produit et aux espérances suscitées par la thèse qu'il avait avancée.

A la Compagnie, on en pensait différemment : à la hausse des actions, on n'assignait d'autre origine que la situation générale qui s'y prêtait ; et, en fait, le mouvement dura tout le premier semestre de 1851. Quant à l'influence des appels sur la tenue des actions, on était loin de la nier : il était incon-

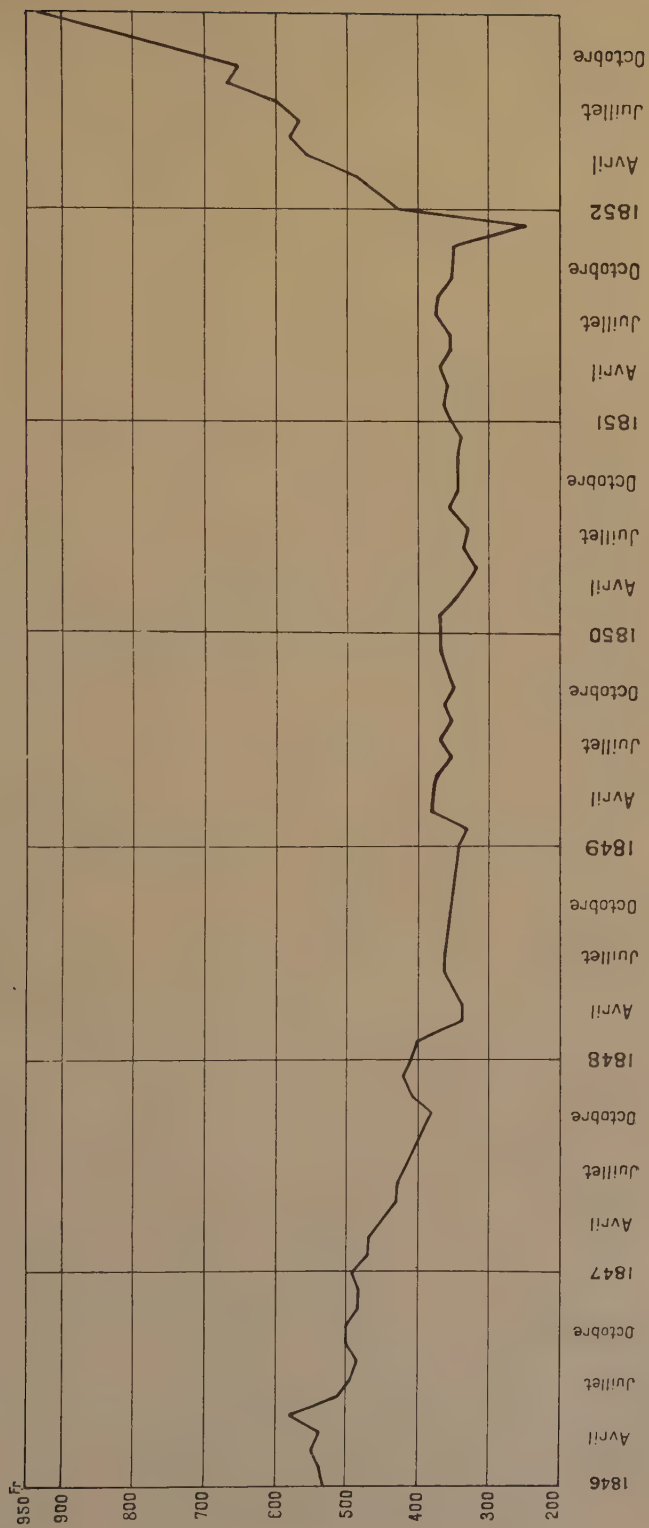


Fig. 35. — Diagramme des cours des actions pendant la construction.

testable que ces appels étaient la source d'un grand découragement et imposaient des sacrifices aux actionnaires; mais la création d'obligations était, en période de construction, une opération dangereuse : elle n'avait jamais été opérée par des compagnies que dans des cas de force majeure, soit pour faire face à des dépenses nouvelles sans diminuer le dividende à donner aux actionnaires (ce qui sera le cas de la Compagnie de Strasbourg quand elle aura à pourvoir à la construction des lignes Metz-Thionville et Saint-Dizier-Gray), soit pour combler des mécomptes dans les frais d'établissement, cas qui n'était en rien celui de la Compagnie. Nul ne doutait, en effet, que les appels étant continués de quatre en quatre mois, les versements ne fussent faits comme par le passé. Il ne s'agissait donc que d'un malaise temporaire et à ce malaise temporaire, seul convenait un remède temporaire également. On pouvait par exemple — la Compagnie l'indiquait elle-même (1) — ajourner, mais ajourner seulement, les derniers appels et emprunter 25 millions à trois ou cinq années pour les rembourser la dernière année par plusieurs appels de 25 francs de quatre en quatre mois : c'était une négociation à terme des engagements des actionnaires. La solution était élégante; elle n'en soulevait pas moins de graves objections : la rentrée des versements s'opérait très facilement; qui pouvait engager l'avenir et affirmer qu'elle le ferait trois ans plus tard aussi bien? Qui pouvait garantir que les circonstances économiques seraient aussi favorables, que des événements politiques imprévisibles n'apporteraient pas dans le pays une perturbation analogue à celle qui avait suivi février 1848? Il y avait une grave responsabilité à prendre dans des circonstances où rien ne l'imposait. Le conseil d'administration de la Compagnie ne crut pas devoir s'en charger : la question en resta là.

Les appels de 1851, en rentrant normalement, confirmèrent les espérances qu'on avait fondées sur les dispositions des actionnaires, et ce fut dans ces conditions qu'on arriva à l'échéance de l'avant-dernier versement : celui de février 1852. Ici deux alternatives s'ouvraient : ou bien poursuivre la politique antérieurement adoptée et laisser ces deux appels courir séparément; ou bien bloquer, avec l'appel de février, l'appel de juillet, et aboutir ainsi, dès le début de l'année, à une libération totale des actions. L'avantage de cette libération n'était pas douteux : c'était permettre aux actions de

(1) 301, 31.

prendre toute leur valeur, et par conséquent d'atteindre et de dépasser le pair, ce que les résultats de l'exploitation leur assuraient.

Cette considération l'emporta, bien que la Compagnie n'eût pas besoin d'argent, et que même, les six millions du second appel, qui allaient ainsi lui revenir avant leur échéance, joints aux quelques 13.900.000 francs, dont elle aurait la disposition au même moment, dussent lui être un encombrement. D'ailleurs, comme elle s'était moralement engagée envers ses actionnaires à ne faire d'appel que trois fois l'an, tout en procédant aux deux appels concurremment, elle laissa aux porteurs de ses titres la faculté de ne se libérer du deuxième appel qu'en juillet.

Les faits donnèrent raison à la Compagnie : les deux derniers appels groupés furent couverts avec la plus grande facilité : le 31 mars, le premier appel était rempli jusqu'à concurrence de 5.804.000 fr. ; le deuxième appel jusqu'à concurrence de 5.494.225 fr.

La fin de l'année 1851 — avec le changement de régime qui amenait la détente complète et l'assainissement de la situation économique — apporta aux actionnaires la certitude de l'achèvement prochain de la période improductive des travaux. Les circonstances d'ordre général et les causes particulières se joignirent désormais pour entraîner la hausse : après la chute profonde à 247 francs le jour du 2 décembre, les actions se relevèrent à 436 en janvier, 460 en février, 487 en mars, 560 en avril, 572 en mai. Le marché se tasse et se reconnaît en juin pour repartir en juillet (593) bondir à 670 en août, reprendre haleine en septembre et plafonner en décembre à 935.

La Compagnie était arrivée ainsi au terme de la première partie de ses obligations : la construction du chemin de fer, celle qui avait présenté le plus d'aléas imprévisibles et qui avait imposé la tâche la plus ingrate. Dans quelle mesure les évaluations faites à l'origine, les devis dressés se trouvaient-ils vérifiés ? Comment les faits avaient-ils répondu aux prévisions ? En d'autres termes, le capital social allait-il suffire aux dépenses engagées ?

A l'époque où la ligne de Strasbourg, les embranchements de Reims et de Sarrebrück étaient en instance de concession, on se souvient qu'aux termes des évaluations généralement faites, le capital nécessaire à l'exécution des travaux incombant à la compagnie adjudicataire d'après le cahier des

charges de la loi de 1845, avait été fixé à 125.000.000. Les diverses compagnies soumissionnaires de la ligne s'étaient donc constituées à 125.000.000 de capital et à leur suite la Compagnie, issue de leur fusion. Théoriquement un seul élément avait pu concourir, à la lettre même des devis, à un déficit de ce capital : c'était l'accroissement, arrêté en 1846 du poids des rails, qu'on avait porté de 30 kgs, chiffre prévu au cahier des charges, à 37 kgs 500 le mètre courant.

Le surcroît de dépense correspondant avait été évalué à 10.000.000 de francs : la Compagnie avait décidé d'y subvenir provisoirement, en ne posant pas la seconde voie sur les sections suivantes du chemin de fer :

Nancy-Sarrebourg et Saverne-Strasbourg (économie de 4.300.000 francs);

Epernay-Reims et Metz-Forbach (économie de 4.300.000 francs également).

Cette économie n'était, il est vrai, que momentanée : on devait s'attendre à ce que, dès 1853, la première de ces dépenses deviendrait obligatoire, l'autre devant devenir exigible à son tour ultérieurement; mais en 1853, la Compagnie pouvait espérer solder son déficit sur ses bénéfices d'exploitation : elle le pouvait d'autant plus que les intérêts payés aux actionnaires par prélèvement sur le fonds social se trouvaient au 1^{er} janvier 1852 à peu près intégralement amortis. Ces intérêts se montaient en effet aux sommes suivantes :

intérêts payés au 1 ^{er} janvier 1848	2.602.664 fr. 10
intérêts payés en 1848	1.229.939 fr. 25
» en 1849	2.271.629 fr. 15
» en 1850	4.933.267 fr. 50
» en 1851	4.125.000 fr. »
au total.....	<u>15.162.500 fr. »</u>

La Compagnie avait pu — on a vu sa politique au moment des événements de 1848 — compenser cette charge par des placements de fonds et des opérations avantageuses : aux recettes réalisées au :

1 ^{er} janvier 1848	2.631.842 fr. 87
s'ajoutaient les recettes de :	
1848	747.636 fr. 37
1849	1.613.385 fr. 13
1850	819.920 fr. 44
1851	314.773 fr. 13
	<u>6.127.557 fr. 94</u>

A partir de 1849, les produits de l'exploitation étaient venus grossir encore le chiffre des recettes :

en 1849	362.950 fr. 78
en 1850	2.682.075 fr. 58
en 1851	4.304.561 fr. 95
soit	7.349.588 fr. 31
Si bien que le total général des recettes et placements	
s'élevait à	<u>13.477.146 fr. 25</u>

Il en résultait que le déficit à restituer au fonds social se limitait au 1^{er} janvier 1852 à 1.685.353 fr. 75.

Tout permettait d'affirmer que ce déficit pourrait être absorbé par les produits de l'exercice 1852. Dès le début de l'année, en effet, la Compagnie réalisa les rentes constituant le reliquat de son cautionnement, soit 50.000 francs de rentes 3 % capitalisées au taux de 75 francs, mais en réalité acquises au taux de 46 fr. 40 : cette opération détermina un ultime bénéfice de 400.000 francs. Les résultats de l'exercice 1852 confirmèrent d'ailleurs toutes les espérances :

les recettes nettes de l'exploitation se mon- tèrent à	15.202.471 fr. 29
les intérêts de placement de fonds et les recettes diverses (compris le bénéfice précédent) à ..	1.630.677 fr. 83
	<u>16.833.149 fr. 12</u>

De ces 16.833.149 fr. 12 il y avait lieu de déduire 6.524.771 fr. 38. Restaient : 10.308.377 fr. 74. Ces 10.308.377 fr. 74 permettaient de rembourser au capital les 1.685.353 fr. 75 ci-dessus et d'affecter le solde, 8.623.023 fr. 99 à la répartition prévue aux statuts : soit 433.884 fr. 99, au fonds de réserve pour dépenses imprévues, 4.925.000 francs représentant les intérêts dus aux actionnaires pour leurs deux versements de 1852. Restaient : 3.264.139 francs que la Compagnie pouvait utiliser à l'amortissement d'une portion de l'insuffisance de son capital. Mais, comme de nouveaux engagements avec l'Etat la conduisaient à ce même moment à réaliser une opération financière importante, elle jugea cette fois qu'elle pouvait satisfaire ses actionnaires en assurant, par un emprunt, la contrepartie d'une dépense en réalité productive : les 3.264.139 francs de bénéfice furent

en conséquence répartis entre les actionnaires, qui virent enfin couronner une persévérance longue de sept années, et les 10.000.000 de déficit furent ajoutés à l'emprunt émis comme suite aux récentes conventions passées avec l'Etat.

Ainsi se trouva compensée l'insuffisance déterminée sciemment dès l'origine dans l'estimation des devis par l'augmentation du poids des rails; pour le reste il n'y eut pas de surprise : au 1^{er} janvier 1852, en face de la recette de capital de 125.000.000 de francs, la Compagnie se trouvait avoir dépensé 101.432.981 fr. 66, savoir :

Frais généraux	4.077.039 fr. 69
Acquisitions de terrains, indemnités d'occupation	4.572.199 fr. 62
Etudes	47.576 fr. 30
Terrassements, ouvrages d'art	14.010.595 fr. 61
Matériel de la voie	62.615.694 fr. 42
Matériel roulant	16.016.552 fr. 47
Mise en route	93.323 fr. 55

En plus de cette dépense, moins de 24 millions restaient encore à investir pour mettre la ligne principale et les embranchements en état définitif d'exploitation. Le capital originel ne se trouvait pas dépassé : l'administration en avait été remarquablement saine.

Le prix total du chemin de fer s'élevait au 31 décembre à plus de 210 millions de francs.

CHAPITRE II

L'EXPLOITATION PROGRESSIVE DU CHEMIN DE FER

L'ouverture progressive, de 1849 à 1852, des tronçons successifs de la ligne de Paris à Strasbourg et de l'embranchement de Sarrebrück allait permettre de vérifier dans quelle mesure les solutions données aux différents problèmes qu'avait soulevés en 1845 et antérieurement la question de l'exploitation, s'étaient inspirées de considérations exactes (1).

Un premier problème avait été d'évaluer le produit de la ligne, la recette brute en soi et le rapport à cette recette des dépenses de l'exploitation; un autre problème, maintes fois agité, avait été posé par les concurrences auxquelles le chemin de fer se heurterait : concurrence des voies navigables, concurrence des services de transports terrestres, voire concurrence d'autres chemins de fer; enfin un troisième problème avait porté sur la jonction éventuelle de la ligne de l'Est avec les rails venus de l'Europe centrale.

Ce sont ces trois problèmes — envisagés cette fois d'après l'expérience — que l'on va étudier d'abord dans ce chapitre; on en fera suivre l'examen de quelques notes sur l'organisation du service même de l'exploitation.

On ne peut se rendre compte du rythme de progression des recettes que par la vision synthétique du graphique. On a donc dressé ce graphique (fig. 36) : la base en est la recette hebdomadaire exprimée au moyen de trois tracés représentant respectivement les recettes :

des voyageurs,
des marchandises à petite vitesse,
des marchandises à grande vitesse.

Pour les voyageurs, la courbe présente l'aspect général

(1) Pour ce chapitre, on s'est servi des renseignements fournis annuellement par 294 et suivants, et pour les situations intermédiaires de VII. Ba.

d'une vague qui progresse avec une amplitude, un volume croissant : dès l'ouverture de la section Paris-Epernay, la recette des voyageurs obéit à un rythme ondulatoire, qui résulte de son accroissement progressif et régulier de janvier à octobre, et de sa chute brusque chaque année d'octobre à janvier. L'ouverture successive des sections achevées donne à ce rythme une poussée intérieure qui n'en modifie pas la régularité, mais en augmente le volume : la poussée produite par l'ouverture totale de la ligne entre Paris et Strasbourg le 12 août 1852 a déterminé l'ascension brutale de la recette maximum de fin septembre à 341.000 francs. Le graphique du trafic des marchandises ne présente pas, comme il était à prévoir, cette alternance régulière et rythmée provenant de la succession des saisons : la courbe des marchandises à petite vitesse manifeste une progression lente mais continue, avec une tendance en hiver à rejoindre et même à dépasser celle des voyageurs; la ligne du trafic des marchandises transportées à grande vitesse présente les mêmes caractéristiques avec une amplitude notablement plus réduite. L'ensemble des trois courbes donne l'impression de continuité, de régularité : il s'agit dès l'origine d'un trafic stable, sans surprises dans un sens ou dans l'autre, obéissant à des lois susceptibles d'être décrites par des formules simples.

Cet aspect général une fois dégagé, il convient de déterminer non plus la physionomie générale et en quelque sorte l'atmosphère du trafic, mais son caractère rémunérateur : c'est-à-dire à quelle proportion la recette ressort, soit par rapport aux frais d'établissement, et il s'agit de la recette par kilomètre exploité; soit par rapport à la dépense d'exploitation, et il s'agit du coefficient de cette exploitation.

En 1849, de Paris à Meaux, du 5 juillet au 21 août, pendant 48 jours et pour 45 kilomètres de parcours, la recette fut :

pour 57.958 voyageurs, de	107.219 fr. 25
pour les bagages et les messageries, de	5.961 fr. 65
au total de	113.180 fr. 90
soit 2.515 fr. 10 par km. (sur la base d'un an : 20.400 fr. 36).	

De Paris à Epernay, du 22 août au 9 novembre, pendant 80 jours et pour 142 kilomètres, la recette fut :

pour 187.981,5 voyageurs, de	672.205 fr. 15
pour les bagages et les messageries de	201.698 fr. 45
au total de	873.903 fr. 60

soit 6.154 fr. 26 par km. (sur la base d'un an : 28.078 fr. 79).

Enfin, de Paris à Châlons, du 10 novembre au 31 décembre, pendant 52 jours et pour 172 kilomètres, la recette se monta :

pour 89.208 voyageurs, à	338.096 fr. 55
pour les bagages et les messageries, à	192.828 fr. 05

au total à 530.924 fr. 60

soit 3.086 fr. 77 au km. (sur la base d'un an : 21.673 fr. 70), résultat qui concorde avec les renseignements du diagramme.

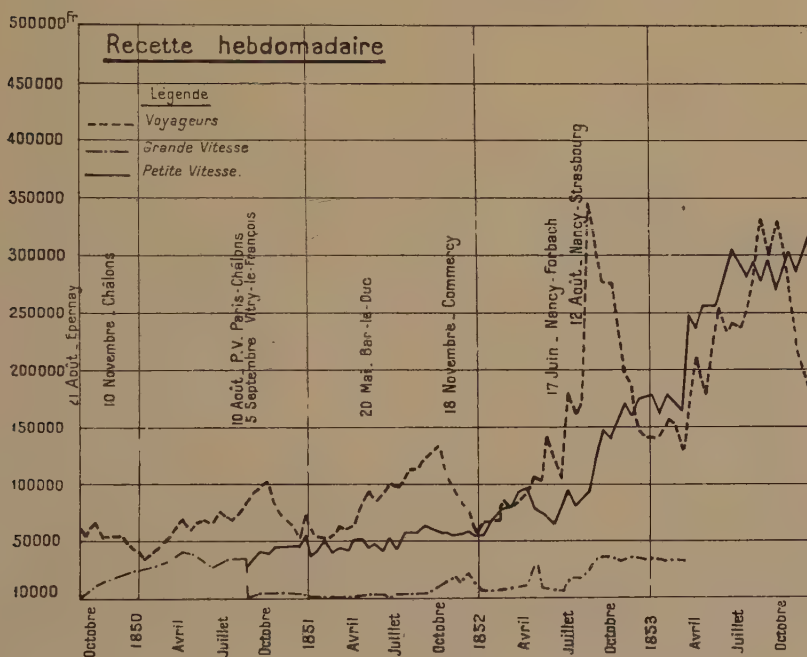


Fig. 36. — Diagramme de la recette hebdomadaire d'août 1849 à janvier 1854.

Comparés aux frais de traction, ces résultats se modifient sensiblement : au fur et à mesure que le parcours kilométrique des trains augmente, les frais généraux se répartissent sur une plus large assiette et leur rapport à la recette brute diminue. Ces frais, qui étaient de 12.000 francs en juillet, pour un parcours de 8.000 km., ne dépassèrent pas 24.000 francs, alors que le parcours était passé à 20.000 km. en août, et atteignirent à peine 51.000 francs pour un parcours de 49.000 km. en septembre : ainsi la dépense par kilomètre parcouru était de 1 fr. 31 en juillet, de 1 fr. 17 en août, de 1 fr. 03 en septembre. Concouraient à la stabilité des frais généraux, d'une part, une

intensification du travail des mécaniciens (les frais de conduite passaient de 0 fr. 22 en juillet, à 0 fr. 12 en septembre par km.), et, d'autre part, l'importance minime, vu l'état de neuf du matériel, des frais d'entretien (0 fr. 13 en juillet, 0 fr. 15 en août, 0 fr. 14 en septembre).

Tels étaient les caractères favorables des premiers jours de l'exploitation : ils révélaient en contre-partie une exagération de la dépense de combustible qui était passée de 8 fr. 77 à 10 francs au kilomètre en septembre, accroissement qui était dû à l'augmentation de la charge des trains et à la mauvaise qualité du coke, mais aussi à la négligence des mécaniciens qu'il fallait combattre par un système d'amendes et de primes. Telle qu'elle était la dépense de la traction restait dans des limites satisfaisantes, inférieure à celle d'autres compagnies, 1 fr. 03 contre 1 fr. 60 sur celle d'Orléans, 1 fr. 20 sur celle de Bâle : l'organisation du service telle qu'elle avait été prévue donnait en somme des résultats suffisants.

Les résultats généraux de l'exploitation en 1849 se présentaient comme suit (1) :

Une recette brute de	1.518.009 fr. 10
Une dépense d'exploitation de	1.174.707 fr. 63
Un bénéfice de	343.301 fr. 47
Un coefficient d'exploitation de 78 %.	

L'élévation de ce coefficient n'était pas d'ailleurs dû uniquement aux charges normales de l'exploitation : dans le chiffre de 1.174.707 fr. 63 figuraient un certain nombre de dépenses qui appartenaient en fait à l'établissement : matériel d'exploitation fourni aux gares, frais occasionnés par les trains d'essai qui avaient circulé sur la voie pendant un mois avant l'ouverture de chaque section, frais de rechargement de ballast, frais d'entretien extraordinaire de la voie, etc...

Du 1^{er} janvier au 31 mai 1850, la recette atteignit 1.873.322 fr. 21, soit 10.891 francs pour cinq mois et par kilomètre : ce qui donnait 26.138 fr. 40 au kilomètre à l'année (2). Les dépenses d'exploitation se montèrent à 1.044.585 fr. 19, soit 6.073 francs par kilomètre (14.575 francs pour un an).

(1) VII, Ba, E, 30. On a pris les chiffres de VII, Ba, E, 30 et non de 300, l'erreur de date d'un mois relative à l'ouverture de l'exploitation entre Paris et Meaux pouvant être à l'origine de la différence de 32.000 francs entre les deux chiffres de recettes.

(2) VII, Ba, E, 113.

Le bénéfice d'exploitation s'éleva à 828.737 fr. 02, soit 4.818 francs par kilomètre pour cinq mois (14.563 fr. 20 pour un an). Le coefficient d'exploitation était tombé à 55 %.

Du 1^{er} janvier au 30 septembre (1) on obtint les chiffres suivants :

Recettes brutes	3.963.396 fr. 81
Dépenses d'exploitation	2.006.559 fr. 77
Bénéfice	1.956.837 fr. 04

Recettes brutes :

22.392 fr. 03 par kilomètre pour 9 mois (29.856 fr. 04 par an),

Dépenses :

11.336 fr. 49 par kilomètre pour 9 mois (15.115 fr. 32 par an),

Bénéfice :

11.055 fr. 54 par kilomètre pour 9 mois (14.740 fr. 72 par an).

Le coefficient d'exploitation était descendu à 50 6/10 %.

Cette amélioration était due à l'augmentation des recettes mais également à la diminution des dépenses : les frais de traction, en particulier, montés à 1 fr. 43 par kilomètre pendant les cinq premiers mois, étaient descendus ensuite de telle sorte qu'ils n'étaient que de 1 fr. 23 pour l'ensemble des trois premiers trimestres. C'était se rapprocher très sensiblement des données de la loi de concession : on se souvient que l'exposé des motifs de la loi de 1845 évaluait à 27.677 francs le produit probable du kilomètre de chemin, tout en réduisant d'ailleurs ce produit à 25.000 francs; le coefficient d'exploitation était estimé à 45 %. Si l'on note que ces chiffres s'appliquaient à la ligne entière, les résultats obtenus en 1850 étaient extrêmement favorables.

Au surplus, à partir du 10 juillet 1850, il faut tenir compte également de l'exploitation de l'embranchement de Sarrebrück entre Nancy et Metz : il ne s'agissait là que d'une exploitation économique, d'une exploitation d'appoint, faite avec des moyens réduits, train-navette de voyageurs avec quelques voitures de marchandises; les résultats n'en furent pas moins satisfaisants :

du 10 juillet au 1^{er} octobre :

Recettes : 167.163 fr. 40 (2.014 fr. 02 par jour)

Dépenses : 76.652 fr. 61 (921 fr. 12 par jour)

Bénéfice : 90.510 fr. 79.

(1) VII. Ba, E, 179.

Soit 12.900 francs de recette brute par kilomètre ramenée à une période d'un an, 5.900 francs de dépense brute par kilomètre ramenée à une période de un an : le coefficient d'exploitation ne dépassait pas 45 %.

L'exploitation avait été ouverte sur les instances de l'ingénieur en chef THIRION pour assurer la rémunération des capitaux engagés sur l'embranchement; le bénéfice ressortait à 3 fr. 50 % du capital versé le 1^{er} octobre : le résultat recherché était donc atteint.

Pour l'ensemble de l'année 1850, les résultats étaient les suivants :

produit brut de l'exploitation (1).... 6.007.417 fr. 76
se répartissant en :

3.737.198 fr. 96 pour les voyageurs;
2.270.218 fr. 80 pour les marchandises.

Le produit net était de :

2.560.607 fr. 23 pour la ligne principale,
121.468 fr. 35 pour l'embranchement,

au total..... 2.682,075 fr. 58

Les dépenses d'exploitation ressortaient à 3.325.342 fr. 18
le coefficient d'exploitation à 55 %.

Le rapport du conseil d'administration, présenté pour l'exercice 1850 à l'assemblée générale des actionnaires du 29 avril 1851, s'attache à présenter la progression du trafic depuis l'ouverture de la section de Châlons à Vitry le 5 septembre : il note pour les voyageurs par kilomètre et par mois une progression du produit moyen de 1.553 fr. 09 à 1.610 fr. 70, pour les marchandises à petite vitesse de 294 fr. 89 à 465 fr. 52 etc., pour l'ensemble de l'exploitation de 2.490 fr. 97 à 2.802 fr. 54 : soit, ajoute le rapport, un accroissement général de 13 % qu'il attribue à l'augmentation de la longueur exploitée. Il y a des réserves à faire sur cette attribution : de l'examen du graphique des recettes hebdomadaires il résulte en effet que l'ouverture de la section de Châlons-sur-Marne à Vitry a coïncidé avec la période la plus favorable de l'exploitation. Les ondulations des courbes de 1849, 1850 et 1851 sont semblables : l'amplitude de celle de 1852 abstraction faite de la poussée constatée la semaine de l'ou-

(1) 301.

verture de la ligne, demeure de même nature. Il y a donc là une loi du trafic : le volume plus grand de la courbe de 1850 par rapport à celle de 1849 doit être attribué à l'ouverture de la section Epernay-Châlons qui, ayant eu lieu en novembre précédent, n'a eu pour effet que de maintenir à un certain niveau le trafic hebdomadaire des voyageurs pendant la mauvaise saison.

Au point de vue des marchandises il est peu probable que l'apport de la section Châlons-Vitry ait eu une grosse influence sur l'amplitude générale du trafic en fin de campagne : il est d'ailleurs très curieux de constater que les profils des courbes du graphique des voyageurs, entre le 15 août et le 1^{er} novembre des années 1850 et 1851, sont exactement parallèles. On ne décèle donc pas d'influence particulière dans le tracé de l'année 1850 : l'accroissement signalé par le rapport à l'assemblée du 29 avril 1851 est dû aux facteurs généraux et normaux du trafic plutôt qu'à l'augmentation de longueur de la ligne exploitée. Cette constatation est d'ailleurs pleinement confirmée par le graphique des recettes hebdomadaires de la ligne en 1853 qui présente, avec amplitude accrue, les mêmes caractéristiques que les précédents.

Si l'on se réfère à nouveau à l'exposé des motifs et au rapport de la commission de la Chambre des députés pour la loi de 1845, on constate que le rapport du trafic des marchandises au trafic des voyageurs n'a pas encore atteint en 1850 l'unité à laquelle il avait été relevé. Le trafic des voyageurs réalise cette année là à peu près exactement la moitié du chiffre des évaluations de la loi : 3.737.198 fr. 96, au lieu de 7.394.380 francs; mais, pour sensiblement moins de la moitié (à peu près le tiers) de la longueur totale de la concession : 172 km. du 1^{er} janvier au 5 septembre, 205 km. du 5 septembre au 31 décembre au lieu de 586 km. Mais, dès ce moment, le produit moyen kilométrique annuel des voyageurs dépasse de beaucoup les prévisions : 18.637 fr. 08 pour la première période, 19.328 fr. 40 pour la seconde période, au lieu de 12.525 francs. Le trafic des marchandises reste très en dessous des évaluations : 9.659 fr. 64 pour la première période, mais les dépasse considérablement pendant la seconde période : 16.717 fr. 56, tout en restant d'ailleurs notablement inférieur au produit du trafic des voyageurs. Dans l'ensemble, 12.434 fr. 12, il n'atteint pas encore les évaluations.

Comme on l'a vu, l'année 1851 fut marquée par l'ouver-

ture, le 28 mai, de la ligne principale jusqu'à Bar-le-Duc; le 18 novembre, jusqu'à Commercy : pendant cette année, le trafic profita largement de l'extension donnée à l'exploitation l'année précédente; il bénéficia également de la liaison Vitry-Bar-le-Duc; mais il ne profita pas sensiblement de la liaison Bar-Commercy dont l'effet se fera sentir surtout au début de l'année suivante. Au cours du premier trimestre 1851 (1) le trafic donne les résultats suivants sur la ligne principale (on néglige l'embranchement dont l'exploitation n'a qu'un caractère d'appoint) :

Recette brute	1.367.130 fr. 87
Dépense	728.555 fr. 26
Bénéfice	638.575 fr. 61

Par kilomètre ramené à l'année :

Recette brute.....	26.675 fr. 72
Dépense	14.215 fr. 71
Bénéfice	12.460 fr. 01

Le coefficient d'exploitation ressort à 53 %; mais il s'agit du plus mauvais trimestre de l'année.

Prises du 1^{er} janvier au 30 septembre :

les recettes donnent (2).....	5.484.235 fr. 26
les dépenses	2.377.345 fr. 86
les bénéfices	3.106.889 fr. 40

Au « kilomètre-année » :

la recette brute devient	32.500 francs
la dépense	14.087 francs
le bénéfice	18.413 francs

le coefficient d'exploitation : 43 %.

Les prévisions de la loi de concession étaient cette fois dépassées.

Ces résultats sont d'ailleurs nettement confirmés par les comptes de l'exercice entier :

la recette brute se monta à	7.348.933 fr. 78
soit 4.282.350 fr. 86 pour les voyageurs,	
et 3.066.582 fr. 92 pour les marchandises.	

(1) VII, Ba, F, 78. — (2) *Ibid.* F, 144.

Sur 294 km., l'exploitation donnait les résultats escomptés par la loi pour 586 km., soit exactement le double de la longueur exploitée. Le trafic des marchandises n'atteignait pas celui des voyageurs, mais s'en rapprochait : d'un peu moins de 2/3 en 1850, il passait à près des 3/4 de la recette des voyageurs.

Les dépenses s'élevaient à	3.424.570 fr. 95
le produit net à	3.924.362 fr. 83

Le coefficient d'exploitation était de 46,5 %.

En 1852, la ligne principale et l'embranchement produisent les résultats suivants :

voyageurs	8.510.174 fr. 97
marchandises	7.418.285 fr. 78
total (1)	15.928.460 fr. 75

Les voyageurs entrent ainsi pour 54 %, les marchandises pour 46 % de la recette brute avec cette caractéristique que, si l'on scinde l'exploitation en deux comptabilités, l'une pour la ligne principale, l'autre pour l'embranchement, la proportion totale résulte de deux rapports inverses : sur la ligne principale, le trafic des voyageurs figure pour 55 % et le trafic des marchandises pour 45 % de la recette totale; sur l'embranchement, le trafic des marchandises ressort à 55 % et le trafic des voyageurs à 45 % des produits généraux.

Le rapport aux actionnaires de l'année 1853 fait, comme celui de l'année 1851, la distinction entre le trafic antérieur et le trafic postérieur au 12 août, date de l'ouverture :

« Du 1^{er} janvier au 11 août, pendant 224 jours, le nombre des voyageurs a été en moyenne de 3.537 par jour et le parcours moyen de chaque voyageur de 67 km.; du 12 août au 31 décembre, pendant 142 jours, le nombre des voyageurs a été en moyenne de 5.468 par jour et le parcours moyen de chaque voyageur a été de 80 km. »

Comme la précédente, cette comparaison ne peut avoir qu'une valeur relative, la période de l'année étant celle à quoi correspondait le trafic le plus fort. Cependant, l'exploitation de la section ouverte, celle de Nancy à Strasbourg, autrement importante et par l'étendue et par les centres reliés que celle de Châlons à Vitry, avait certainement prêté à un accroissement immédiatement notable du trafic.

Enfin, pour apprécier pleinement la valeur économique

(1) 303.

de la ligne, comparée aux appréciations de 1845, il faut jeter un coup d'œil sur l'exercice 1853 (1) :

les voyageurs y entrent pour	11.425.041 fr. 17
la petite vitesse pour	11.680.478 fr. 49
la grande vitesse pour	2.223.342 fr. »

Les produits généraux furent donc de.. 25.328.861 fr. 66

Les produits kilométriques ressortent à :

voyageurs	18.222 (45 %)
petite vitesse	18.629 (47 %)
messageries	3.546 (8 %)

Il n'est pas possible d'extraire des exercices suivants les indications utiles au développement du trafic sur la concession originaire, l'exploitation de cette concession étant incorporée dans les comptes généraux de la Compagnie devenue Compagnie des chemins de fer de l'Est : il n'en reste pas moins vrai que les évaluations faites en vue de la concession se sont trouvées singulièrement dépassées, et que ce n'était pas sans raison que la commission de la Chambre des députés avait manifesté cette foi dans l'avenir que l'on a signalée en son temps.

Ces résultats particulièrement brillants n'étaient pas dus à la seule présence du chemin de fer : par elle-même, la voie ferrée n'avait pu suffire à éteindre entièrement les entreprises concurrentes.

Ces entreprises avaient les habitudes du public et le privilège de la possession d'état : elles auraient été susceptibles, longtemps encore, à la faveur d'errements traditionnels, de priver le chemin de fer d'une partie du trafic auquel il était en droit de prétendre. La compagnie exploitante avait dû nécessairement mettre en œuvre les moyens appropriés pour les faire disparaître.

On a vu comment sur la section d'Epernay à Paris la Compagnie avait transformé en services transversaux de correspondances un certain nombre de services de voyageurs et de messageries parallèles à la ligne ; on a signalé la même politique appliquée sur l'embranchement entre Nancy et Metz. Au fur et à mesure de l'ouverture des sections successives du chemin de fer, la Compagnie en poursuivait rationnellement le développement : en 1853, le nombre de ces services journaliers de correspondances atteignait le chiffre de 168 ; ils parcou-

(1) 304.

raient ensemble chaque jour plus de 5.300 kilomètres et conduisaient quotidiennement au chemin de fer ou en ramenaient près de 1.660 voyageurs. La recette acquise par cette voie au chemin de fer se monta pour l'exercice 1853 à 3.699 fr. 11 par jour; elle entraînait pour 12 % dans la recette générale des voyageurs au départ des stations.

Cet aménagement des correspondances locales des voyageurs complétait utilement l'assimilation faite, dès les premiers jours de l'exploitation, des services de diligences des Messageries générales et des Messageries nationales : la compagnie du chemin de fer s'était engagée à assurer le transport par voie de fer des diligences jusqu'aux terminus de son exploitation provisoire, et, en même temps, les deux compagnies de messageries s'étaient interdit formellement de conserver pendant toute la durée du contrat aucun service de diligences sur voie de terre susceptible de concurrencer le chemin de fer.

En réalité, la rapidité du transport par fer écartait d'une façon à peu près complète, en ce qui concernait les voyageurs, les dangers d'une concurrence un peu redoutable de la part de la voie de terre : celle-ci était beaucoup plus menaçante pour le trafic des marchandises à petite vitesse.

On a vu comment la Compagnie avait pour la combattre prévu la location de wagons pour chargement complet sans distinction de classe et à des conditions exceptionnelles; on a vu également qu'elle avait offert en même temps au roulage vers Metz, Nancy, Strasbourg, etc., la faculté de charger lui-même ses voitures sur trucks : le chemin de fer recueillait ainsi un tonnage important qui eût pu sans cela lui échapper.

Dès la fin de 1850, par l'extension donnée à la location de wagons complets, la concurrence de la route avait pratiquement disparu des voies de terre parallèles aux sections exploitées du chemin de fer.

Celui-ci n'avait pas en somme spolié les industries de la route : l'intervention du nouveau moyen de circulation ne leur avait pas, bien au contraire, imposé la dépossession brutale d'une source de profits séculaire; il avait réalisé, par une adaptation féconde des entreprises qu'il était appelé à remplacer, une assimilation et une intégration des différents auxiliaires de la production, pour le plus grand progrès des conditions générales des transports.

Mais le trafic terrestre n'était pas le seul que le chemin de fer eût à capter. Le même problème se posait à

l'égard du trafic détenu par la voie d'eau et, sous cet angle, la concurrence se manifesta dès l'origine avec une particulière acuité.

Le canal de la Marne au Rhin ne fut ouvert dans son parcours entier à la circulation qu'à la fin de 1853 : la voie de fer et la voie d'eau ne se trouvaient donc en compétition que sur les points suivants :

1^o de Paris à Meaux par la Marne, et surtout par le canal de l'Ourcq;

2^o de Meaux à Damery par la Marne;

3^o de Damery à Vitry par la Marne et le canal latéral;

4^o de Vitry à Nancy par la section du canal de la Marne au Rhin ouverte à l'exploitation.

D'autre part, le canal de l'Ourcq reliait la Ferté-Milon et Paris sur un parcours de 104 kilomètres et, à Lizy-sur-Ourcq, le canal était en communication avec la Marne. En 1818, l'exploitation du canal de l'Ourcq avait été concédée pour 99 ans à une société que l'on a vue intervenir par l'un de ses administrateurs, Georges-Tom HAINGUERLOT, dans la constitution de la Compagnie de Strasbourg. La navigation sur la Marne était libre; mais, en fait, la plus grosse entreprise de transport était l'entreprise FOURNIER et LAVAUX qui assurait la majeure partie du trafic en rivière. L'union de la navigation et du canal était assurée depuis 1847 par un traité passé entre FOURNIER et LAVAUX et la société du canal : les arrangements conclus à cette date avaient permis à FOURNIER et LAVAUX de faire les frais de l'établissement à Méry près de Lizy, d'une machine à vapeur qui assurait le transbordement sur le canal des marchandises arrivées par la Marne à destination de Paris.

Le trafic assuré par la voie d'eau se décomposait en 1849 de la façon suivante :

Navigation ordinaire de la Marne	30.000 tonnes
Navigation combinée de la Marne et du canal....	55.000 tonnes
Canal seul (Paris-Meaux)	25.000 tonnes
	110.000 tonnes

De plus, depuis 1839, la société du canal avait organisé entre la Villette et Meaux un service de bateaux, dits bateaux-poste, qui accomplissaient le trajet en trois heures.

Le chemin de fer se trouvait ainsi en face d'une situation

acquise préjudiciable à ses intérêts: il lui importait de la transformer à son profit (1).

La première question à régler était la question des voyageurs. Ce n'était pas la première fois que le bateau-poste avait à lutter contre la concurrence : dès le commencement de son service, il avait eu à combattre les entreprises de transport qui suivaient la route. Il en avait triomphé aisément car l'abaissement des prix lui était moins onéreux qu'à ses concurrents, ses frais généraux n'étant pas influencés par l'augmentation du trafic.

En juillet 1849, les tarifs du bateau-poste étaient de 2 fr. 25 pour les premières classes et de 2 francs pour les secondes. Le chemin de fer était plus cher (2 fr. 60 en troisième classe); mais on n'en espérait pas moins que la plus grande rapidité du parcours (1 h. 30 au lieu de 3 heures) garantirait le succès du nouveau mode de communication.

Du 5 juillet au 21 septembre cependant, les bateaux-poste en concurrence avec le chemin de fer assurèrent entre Meaux et Paris un trafic de 80 voyageurs par jour sans compter les voyageurs intermédiaires. A partir du 21 septembre, la société du canal rechercha une amélioration de ce trafic par une réduction de ses tarifs qu'elle abaissa à 1 fr. 25 en première classe et 1 franc en seconde classe : de ce fait, du 21 septembre au 11 novembre, le nombre des voyageurs quotidiennement transportés passait entre Meaux et Paris à 214, toujours sans compter les voyages intermédiaires. Parallèlement, le chemin de fer éprouvait une perte sensible que l'on était fondé à attribuer à cette concurrence : de 242 par jour en 3^e classe entre le 5 juillet et le 21 septembre, le nombre des voyageurs était descendu à 190 entre le 22 septembre et le 11 novembre.

La Compagnie voulut faire cesser cette situation. Deux solutions se présentaient : ou bien la guerre des tarifs, ou bien la transaction. Etant donné les conditions d'exploitation du bateau-poste, la guerre des tarifs pouvait se prolonger longtemps et coûter plus cher à la Compagnie qu'un achat de trafic sur des bases à débattre à l'amiable. Des négociations furent donc ouvertes dès septembre. En ce qui concernait les voyageurs on parvint à un accord satisfaisant : la société du canal avait d'abord demandé, en échange de l'abandon de son service, une rétribution progressive sur le nombre des voyageurs. Cette disposition n'était pas admissible : d'une part, en ce qu'elle pouvait avoir pour effet de faire profiter le canal

(1) VII, Ba, D, 127, 134, 144, 160.

de l'augmentation générale de la circulation qui ne serait due qu'au chemin de fer; d'autre part, en ce qu'elle nécessitait des ventilations compliquées. On se mit d'accord sur un forfait qui, après de longs débats, fût fixé à 100.000 francs, et la Compagnie obtint de payer ce forfait en dix années sans compensation d'intérêt; la société du canal consentit de son côté à renoncer au transport des voyageurs sur le canal pendant toute la durée de la concession. Mais la conclusion de l'arrangement fut retardée par les négociations relatives aux marchandises qui furent beaucoup plus laborieuses; on aboutit bien à un projet d'accord, mais sur une partie seulement du trafic de la voie d'eau : celui qui appartenait exclusivement au canal. On arriva à délimiter d'une manière assez précise les zones à l'intérieur desquelles la concurrence s'exerçait et la nature des produits qu'elle intéressait : les circonscriptions de partage étaient : à Paris, la gare du chemin de fer et le bassin du canal de l'Ourcq à la Villette; pour Meaux, un périmètre limité : sur le chemin de fer, la section Esbly-Trilport, sur le canal, la section Trilbardou-Vareddes. La répartition du trafic entre le chemin de fer et le canal fut prévue de la façon suivante : le chemin de fer abandonnait d'abord au canal toutes les marchandises dont le transport, en raison de leur provenance, de leur nature ou de leur minime valeur, appartenait par privilège de fait à la voie d'eau; la concurrence ne subsistait que pour les grains et farines (18.400 tonnes), les charbons, les fers, les vins et vinaigres, etc. (7.000 tonnes) : ce furent ces marchandises dont le canal et le chemin de fer devaient se partager le trafic. On prévint des aménagements de tarifs pour maintenir à chacune des deux voies les trafics qui lui appartenaient de droit par nature ou provenance. Le trafic à partager devant être assuré généralement par le chemin de fer, on tint compte du fait que ce serait le plus souvent à la Compagnie qu'il appartiendrait de ristourner sa part de bénéfice au canal. On établit à 0 fr. 08 par tonne et par kilomètre sur le chemin de fer la parité de la taxe perçue sur le canal entre Paris et Meaux (1 fr. 25), à laquelle s'ajoutaient les frais de navigation. Les frais de traction sur le chemin de fer étant fixés à 0 fr. 04, c'était 0 fr. 04 à partager entre le chemin de fer et le canal : la moitié de ce bénéfice était alloué au canal jusqu'à concurrence de 20.000 tonnes par an et le quart seulement pour la partie dépassant 20.000 tonnes.

Construit sur ces bases cependant limitées, ce projet de traité n'aboutit pas : à la réflexion, il apparut en effet dange-

reux au conseil d'administration de la Compagnie de s'engager pour une partie seulement du trafic de la voie d'eau, alors qu'on ne connaissait pas les liaisons existant entre ce trafic, tel qu'il était limité, et le trafic général provenant d'amont. Seul un partage portant sur l'ensemble de la voie concurrente apparut susceptible de garantir la Compagnie contre toute obligation imprudente : la conclusion du traité fut donc ajournée.

Tandis que se poursuivaient ces négociations, la société du canal avait complété les mesures qu'elle avait antérieurement prises pour concurrencer le chemin de fer : elle avait organisé une série de services de correspondances par terre de Lizy, Villers-Cotterets, Coulommiers, la Ferté-sous-Jouarre au canal, attaquant par là des points directement desservis par les propres services de la compagnie du chemin de fer. A la faveur de la réduction de tarif opérée en fin septembre, elle réussit à drainer vers le canal une portion considérable du trafic des voyageurs et à vider les services de correspondances du chemin de fer : la Compagnie dut faire jouer les clauses de ses traités qui prévoyaient le cas de concurrence et à supporter, proportionnellement aux distances parcourues, les abaissements de tarif auxquels avaient dû procéder ses correspondants.

La situation devenait intenable; il fallait aviser : d'une part, la Compagnie réduisit le prix des 3^e classes à 2 francs au lieu de 2 fr. 60; elle en profita pour réajuster le prix de la 1^{re} classe, dont elle avait constaté le délaissement, et le ramena à 3 fr. 75. Les secondes classes restèrent à 3 francs. Elle escomptait ainsi que le déclassement des secondes dans les premières et des troisièmes classes dans les secondes compenserait dans une certaine mesure la diminution des prix.

Elle alla plus loin : il ne fallait pas espérer en effet que l'abaissement à 2 francs du prix de la troisième classe fût une mesure suffisante pour soutenir la lutte contre le canal; au voyageur qui demandait le bon marché à tout prix le chemin de fer devait offrir une combinaison au moins aussi favorable que celle du bateau-poste. La Compagnie la trouva dans l'utilisation du train de marchandises de nuit, qui fut transformé en train de jour et regut quelques voitures de troisième classe supplémentaires. Cette solution permit de conserver aux trains ordinaires toutes les classes de voyageurs qui les utilisaient et chez qui le confortable et la vitesse gardaient leur valeur et, d'autre part, elle n'occasionnait pas de frais supplémentaires, les trains de marchandises en ce début d'exploitation étant loin d'être au maximum de

leur charge (décembre 1850). A ces avantages de prix, la Compagnie ajouta un peu plus tard une amélioration du confort : le bateau présentait en hiver l'immense avantage de préserver les usagers du froid ; il fut décidé de faire munir, sur le chemin de fer, les compartiments de 3^e classe, simplement fermés à rideaux conformément au cahier des charges, de panneaux vitrés pendant la saison d'hiver. A la fin de janvier, un deuxième train mixte fut établi entre Paris et La Ferté-sous-Jouarre en remplacement d'un train du service ordinaire dont la suppression fut décidée.

Sur ces entrefaites, les négociations reprirent entre la société du canal et la Compagnie. On passera sur les détails de ces discussions : elles aboutirent à un traité signé le premier mars. La société du canal céda à la Compagnie de Strasbourg son droit d'exploiter sur le canal de l'Ourcq entre Paris et Meaux tout service de transport de voyageurs par eau et renonça elle-même explicitement à ce même droit. L'entrée en jouissance de la Compagnie fut fixée au 5 mars pour toute la durée de sa concession. Le prix de la cession fut arrêté à 150.000 francs non productifs d'intérêts, dont 30.000 francs à payer immédiatement et le solde en cinq annuités de 24.000 fr. à partir du 5 mars 1851. Des pénalités furent prévues en cas de non-exécution des clauses du traité. La concurrence resta entière pour le trafic des marchandises : on a vu qu'en fait elle ne portait que sur les grains et farines.

Dans l'impossibilité d'aboutir pratiquement à une transaction admissible, la Compagnie prit les mesures nécessaires pour assurer à la voie de fer le monopole du trafic contesté.

Dès le mois de mars 1850 elle arrêta les bases d'un tarif particulier pour les grains et farines, offrant des réductions aux expéditeurs qui garantiraient leurs envois au chemin de fer. On fixa trois prix différents : le premier applicable aux expéditeurs qui ne prendraient pas vis-à-vis du chemin de fer l'engagement de réserver à la voie ferrée leur clientèle en lui garantissant un tonnage ; le second applicable aux expéditeurs qui assureraient la remise exclusive de leurs transports ; le troisième applicable à ceux qui garantiraient et leur clientèle exclusive et un tonnage déterminé. Le taux était de 0 fr. 09 la tonne au kilomètre avec une remise de 10 % au-dessus de 3.600 tonnes : à partir de 1852 le tarif fut réduit à 0 fr. 08 pour les parcours compris entre 0 et 200 km., 0 fr. 07 pour les parcours compris entre 200 et 300 km., 0 fr. 06 pour

CHEMIN DE FER DE STRASBOURG
VOITURE DE TROISIÈME CLASSE
WEG FREIN.



VOITURES DE LA COMPAGNIE DE STRASBOURG



(d'après des plans conservés par la Compagnie des chemins de fer de l'Est)

les parcours supérieurs à 300 km. (1). Ce système avait pour but, d'une part, d'attirer aux rails et de leur conserver des transports considérables; d'autre part, de gêner la batellerie rivale du chemin de fer qui, pendant les périodes de chômage, ne pourrait plus se servir du chemin de fer comme d'un auxiliaire utile et devrait interrompre complètement son service, faute de consentir à employer la voie ferrée en lui payant un péage onéreux. Comme corrélation, le tarif normal applicable aux grains et farines fut relevé de 0 fr. 06 et porté à 0 fr. 16 : dès la fin de 1850, 31 traités étaient souscrits pour le transport des grains et farines.

On étendit le système à d'autres catégories de marchandises : les plâtres, les houilles et le coke, les vins, les fers et fontes, les bois à brûler, les fromages, les papiers, etc... Certains de ces traités comportaient la ristourne d'un ou plusieurs voyages par mois sur un parcours déterminé du chemin de fer.

La concurrence du canal de l'Ourcq et de la Marne ne fut pas la seule dont la Compagnie eut à tenir compte : par la relation Forbach-Paris-Rouen-le Havre, elle entraît dans la compétition déjà ouverte par la Compagnie du Nord avec les services maritimes hollandais qui assuraient le transport des émigrés au départ de Rotterdam. Ce trafic n'était pas négligeable : dès l'année 1852, la Compagnie traita du transport de près de 30.000 émigrants entre Strasbourg, Forbach et le Havre. On évita la guerre des tarifs : les compagnies françaises intéressées garantirent une recette de 200.000 francs par an à la Société des paquebots à vapeur de Rotterdam, à condition que le nombre des départs assurés par cette société ne dépasserait pas 40 par an et que le prix des places n'y serait pas supérieur à 18 francs (2). Un partage analogue de trafic eut lieu avec la Compagnie de Lyon en décembre 1852 pour toute la région de la haute Alsace, que chacune des deux compagnies pouvait drainer par l'intermédiaire de services de correspondances (3).

Dans la gestion de ses intérêts commerciaux, la Compagnie ne pouvait se contenter de défendre son trafic et de le garantir contre l'emprise de moyens de transport parallèles ; il lui appartenait en outre — et c'est là qu'apparaît le rôle économique de l'industrie du transport — de l'accroître, soit en stimulant la production là où elle faiblissait, soit en la créant là où elle faisait défaut, soit en lui assurant les débouchés nécessaires à son développement. Elle était ainsi appelée à favoriser l'application

(1) VII, Bb, K, 384. — (2) VII, Bb, K, 209. — (3) VII, Bb, L, 484.

des richesses aux besoins et à exercer en définitive une action particulièrement féconde sur l'économie générale du pays.

Ce sont d'abord des arrangements pris avec les établissements métallurgiques de la Haute-Marne, portant des concessions tarifaires en rapport avec leurs besoins (1850); ce sont d'autres arrangements pris avec les Messageries nationales, assurant un transit important entre le Havre et Vitry-le-François (1850); c'est l'établissement en Angleterre d'agents commerciaux : à Londres, BONAR THOMPSON et C^{ie}; à Liverpool, GLADSTON SERJEANSTON et C^{ie}, chargés moyennant une commission déterminée de recueillir, d'emmagasiner et d'expédier les marchandises en transit sur la ligne de Strasbourg (1). Liverpool était surtout expéditeur de cotons : ces cotons devaient parvenir au Havre par mer, accompagnés de lettres de voitures de la Compagnie; par Londres devaient passer les expéditions de produits métallurgiques (fers et fontes bruts) et de grosse quincaillerie en provenance de Cardiff, par mer jusqu'à Bristol, et par voie ferrée de Bristol à Londres. Il fut entendu que les agents commerciaux de la Compagnie feraient en même temps pour le chemin de fer toute la publicité désirable en diffusant ses tarifs et ses prospectus et en fournissant tous les renseignements demandés par la clientèle. Après accord avec les compagnies de Rouen et du Havre (2) le transport de Liverpool à Bâle fut tarifé à 135 francs la tonne dont 48 francs entre Liverpool et Paris; les dispositions utiles furent prises pour que les délais de transport ne dépassassent pas 28 à 30 jours. Entre Londres et Bâle le tarif était d'autre part de 119 fr. 80. Ces prix et ces délais, fixés d'ailleurs en février 1851 alors que la ligne de Strasbourg présentait encore des lacunes, furent sensiblement réduits par la suite. La Compagnie se fit également représenter en Allemagne par un certain docteur MAYER, qui fut chargé d'assurer la publicité du chemin de fer, soit en y diffusant des prospectus commerciaux, soit par des insertions dans la presse (3).

Autant d'initiatives symptomatiques de l'influence heureuse qu'exerçait de plus en plus l'activité naissante du chemin de fer dans le mouvement général de l'industrie et du commerce : mais ce devait être dans les négociations diverses entreprises par la Compagnie de Strasbourg pour l'aménagement du bassin houiller de Sarrebrück qu'allait se manifester surtout cette action stimulante de l'industrie des transports sur la production et sur les échanges.

(1) VII, Bb, J, 150. — (2) 1868. — (3) VII, Bb, L, 139.

On se rappelle la ténacité avec laquelle la Compagnie de Strasbourg avait poursuivi les négociations nécessaires à la conclusion d'une convention internationale entre la France et la Prusse. En fin de 1849 il parut évident que le gouvernement prussien n'entendait plus tenir aucune des promesses faites en 1847 et qu'il revenait au point de départ : au cours des pourparlers qui avaient été de nouveau engagés il avait reproduit les mêmes exigences et les mêmes difficultés qu'auparavant (1). Le gouvernement français et la Compagnie étaient par ailleurs désormais privés de leur arme principale : la suspension des travaux sur l'embranchement.

Les usagers français du chemin de fer se trouvaient sans garantie politique : l'identité des intérêts prussiens avec les leurs restait la seule assurance qu'ils avaient du maintien d'un régime économique favorable. A cet égard, la Compagnie était la principale intéressée : le bassin houiller de Sarrebrück était une des sources primordiales de son trafic. Elle estima que c'était à elle qu'incombaient les initiatives à prendre pour mettre ce bassin à même de remplir l'objet qu'on attendait de lui : elle fit procéder à une étude minutieuse tant de ses ressources en houille brute que de sa production en coke, et elle se préoccupa des liaisons qu'on se proposait d'assurer entre les exploitations minières et le chemin de fer.

Elle apprit (2) que l'administration prussienne prévoyait le rattachement de l'exploitation de Bexbach (Louisenenthal) à la gare de Sarrebrück par un embranchement et celui de l'exploitation de Duttweiler par l'aménagement de deux puits ouverts du côté droit de la vallée et communiquant par une galerie souterraine avec les exploitations du côté opposé. Aucune disposition analogue n'était par contre envisagée pour relier les houillères de Saltzbach et d'Altenwald au chemin de fer.

La production du bassin était insuffisante en qualité et en quantité : en quantité, l'aménagement des houillères permettait bien d'extraire une grande quantité de houilles maigres, mais un très faible tonnage seulement de houilles grasses qui étaient les plus demandées. On ne pouvait escompter obtenir en coke que 20.000 tonnes des ateliers d'Altenwald et 30.000 tonnes de ceux de Duttweiler ; en face de ces 50.000 tonnes, les besoins pour Hayange, Ars, Champigneulle et la Haute-Marne étaient évalués, la première année de l'exploitation du chemin de fer, à 53.000 tonnes, auxquelles il fallait ajouter la consommation propre de la Compagnie, soit 20.000 tonnes :

(1) 1697, 1698. — (2) VII, Ba, F, 82.

ensemble 73.000 tonnes. Le déficit sur le coke seulement ressortait ainsi au minimum à 23.000 tonnes, et il était impossible de les attendre de l'autre versant du bassin, la vallée de Holzhauerthal, dont toute la production était déjà engagée à la compagnie bavaroise et ne suffisait pas à ses commandes.

A cette insuffisance de la production en quantité se joignait, par rapport aux houilles françaises du Nord et de la Loire, une insuffisance notable dans la qualité : l'absence de tout lavage des houilles, sans compter une carbonisation insuffisante, fermait aux cokes de Sarrebrück les débouchés les plus importants. Le service même de la traction de la Compagnie se trouvait dans les plus mauvaises conditions d'exploitation et était appelé à exiger à bref délai l'emploi de cokes d'autres provenances.

La Compagnie entama des pourparlers avec l'administration des mines prussiennes. Elle lui demanda :

1° de prendre les dispositions nécessaires pour mettre la production de la houille au niveau des besoins de la consommation; 2° d'améliorer et d'accroître la fabrication du coke; 3° des réductions de tarifs sur la vente des houilles, de manière à leur permettre de lutter avec les houilles de la Loire et du Nord dans les parties de la ligne en concurrence avec les voies d'eau.

Elle reçut des assurances favorables quant à l'intensification de la production des houillères; mais les travaux furent ajournés malgré leur urgence. On lui laissa espérer quelques concessions sur le prix de vente des houilles, en citant comme précédent les réductions obtenues par le chemin de fer bavarois pour les transports à destination de centres de consommation sollicités par les charbons de la Ruhr. Enfin, l'administration prussienne reconnut la défectuosité de ses moyens de fabrication du coke, et prit des dispositions pour la construction d'un nouvel établissement; mais, au lieu d'adopter un système susceptible de donner des produits de bonne qualité, elle persista dans l'emploi de méthodes périmées.

En fait, la négociation avait échoué : l'administration du Bergamt se montrait rétrograde et sans initiative. La Compagnie décida de fonder, pour son compte et à ses frais, les établissements modernes indispensables à l'industrialisation du bassin : on chargea DUBOCHET de la négociation avec les pouvoirs nécessaires.

Parti une première fois le 12 mai pour Sarrebrück,

DUBOCHET y apprit l'arrivée prochaine en tournée d'inspection du ministre des Travaux publics prussien et du directeur des Mines de la province rhénane. Rien n'était plus favorable : dès son retour à Paris, et en prévision de l'entrevue que DUBOCHET allait avoir avec le ministre prussien, le conseil d'administration de la Compagnie arrêta les termes précis des demandes qu'il lui présenterait. Ces demandes se réduisaient aux quatre articles suivants :

1^o concession à la Compagnie, à titre de bail, pour un temps et un prix à fixer, des terrains situés à côté des nouveaux puits de Duttweiler et que l'administration des mines réservait à l'établissement de nouveaux fours à coke ;

2^o livraison à la Compagnie des houilles de Duttweiler, qui étaient les plus propres à la fabrication du coke, au fur et à mesure et jusqu'à concurrence des besoins de cette fabrication ;

3^o concession à la Compagnie, sur le poids de ces houilles, d'une remise équivalente aux déchets à provenir du lavage, et, sur leur prix, d'une réduction de 0,50 par tonne ;

4^o assurance du bénéfice du traitement de la concession de fabrication de coke la plus favorisée.

A ces conditions, DUBOCHET s'engagerait à établir immédiatement sur les terrains en question les appareils de lavage et le nombre de fours nécessaires à une fabrication annuelle de 40.000 tonnes de coke, avec les machines, engins, voies de fer et outils qu'exigerait cette fabrication. Ces 40.000 tonnes représentaient la consommation à satisfaire, la consommation des établissements DE WENDEL exceptée (1) ; mais à mesure que la consommation s'accroîtrait, la Compagnie donnerait à ses ateliers toute l'extension voulue.

Ce fut sur ces propositions précises que les négociations s'ouvrirent à Sarrebrück le 13 juin. DUBOCHET, comme on le lui avait dit, put y saisir le ministre des Travaux publics prussien lui-même et le directeur des Mines de la province rhénane : il reçut dès cette première entrevue l'accord de principe qu'il désirait sur la question ; mais ne put, faute de temps, descendre, avec ces hauts fonctionnaires, dans les dispositions de détail.

Le 15 juin, il continua avec le directeur du Bergamt les conversations commencées avec le ministre. Il ne s'agissait

(1) La maison de Wendel créait au même moment des établissements analogues pour sa propre consommation.

en somme que de préciser les points de l'accord de principe : la solution ne pouvait être douteuse ; mais l'administration locale, froissée peut être qu'on fût passé par dessus elle, se montra inintelligente et tatillonne. Sans doute DUBOCHET s'entendit répéter que le ministre avait fait droit à ses réclamations quant aux communications à établir entre le chemin de fer et les houillères d'Altenwald ; mais on chicana sur toutes les autres demandes qu'il avait présentées ; on lui offrit d'autres terrains que ceux qu'il avait demandés ; on refusa d'accorder la compensation des déchets de lavage : bref, on prit état de chaque point de détail pour faire une opposition systématique. DUBOCHET rompit les pourparlers ; mais il ne se tint pas pour battu. Ayant appris la présence à Coblenze du ministre prussien et du directeur général des mines, il s'y rendit, les joignit et, à la faveur de plusieurs entretiens et d'une promenade sur le Rhin, obtint l'intégralité des concessions demandées par la Compagnie. Une convention fut rédigée dans ce sens et, dès juillet 1852, la Compagnie recevait l'avis de sa ratification par le gouvernement prussien (1). Dans l'intervalle, un traité avait été passé pour la fabrication du coke avec une entreprise fondée à cet effet.

En août 1852, la Compagnie acheta les terrains nécessaires aux établissements à prévoir ; en avril 1853, 28 fours étaient déjà construits (2) ; un an après 84 fours étaient en fonctionnement et la Compagnie prenait des mesures pour porter ce nombre à 200. Dès 1853, l'économie réelle par tonne était de 12 francs, ce qui, pour la consommation totale journalière de 180 tonnes, portait l'économie à 2.000 francs par jour : c'était un important résultat.

Aux instruments diplomatiques réglant les relations réciproques entre les ressortissants des États, la Compagnie de Strasbourg était ainsi amenée à substituer des arrangements de caractère purement commercial : déjà elle avait traité directement avec l'administration prussienne des dispositions à prendre en vue d'assurer à la frontière sarroise la jonction des deux chemins de fer ; de même, lorsqu'il s'agit de régler l'exploitation des tronçons-frontières, la Compagnie se rapprocha directement des autorités prussiennes afin d'établir les bases de l'accord. A cet égard le gouvernement prussien parut d'abord disposé à abandonner à la Compagnie de Strasbourg l'exploitation directe du tronçon Forbach-Sarrebrück, en même temps qu'à la Com-

(1) VII, Ba, G, 63. — (2) 303, 11.

pagnie du chemin de fer bavaïois, compagnie française également, l'exploitation du tronçon Sarrebrück-Bexbach. Des conférences réunirent en 1851 le baron DE DECHEN, l'ingénieur en chef THIRION et le directeur du chemin de fer bavaïois, DENIS. On aboutit en juillet 1851 à un accord sur un avant-projet à présenter à la ratification des autorités respectives des pays intéressés (1) : le projet de convention attribuait à la Compagnie de Strasbourg l'exploitation exclusive du tronçon Forbach-Sarrebrück, avec l'application de son propre tarif. La Compagnie devait payer pour cette concession une redevance calculée au taux de 3 % du montant des dépenses faites, fixées forfaitairement à 476.000 thalers sur les bases du coût moyen de l'ensemble des chemins de fer prussiens. La durée du traité était fixée à 8 ou 12 ans, à la volonté des parties. Enfin un tribunal arbitral était constitué pour juger les difficultés qui pourraient s'élever sur l'exécution de la convention.

Cet avant-projet n'eut pas de suite. Les négociations furent reprises sur une formule toute différente : elles aboutirent à la signature d'un traité définitif en date du 25 octobre 1852. Aux termes de ce traité la section du chemin de fer français entre Forbach et la frontière (4.200 mètres) devait être exploitée par l'administration du chemin de fer prussien, ce chemin de fer ayant à fournir l'ensemble du matériel d'exploitation, la Compagnie de Strasbourg fournissant de son côté la voie et ses dépendances. La convention assurait la circulation en deçà de Forbach et au delà de Sarrebrück des matériels respectifs des deux pays et ouvrait également la ligne aux trains bavaïois. Une clause particulière assurait par wagons français le transport du coke des houillères en France, moyennant une redevance à payer par wagon par l'administration prussienne. L'article 7 mettait à la charge du chemin de fer prussien l'entretien de la voie sur la section en cause suivant des modalités spécifiées en détail. La redevance annuelle à payer par le chemin de fer prussien pour l'exploitation du tronçon était fixée à 10.666 thalers 20 silbergross, soit 40.000 francs payables en quatre termes de trois mois chacun (2).

Par ailleurs, l'achèvement prochain de la ligne principale jusqu'à Strasbourg avait amené la Compagnie, dès le début de 1852, à ouvrir des négociations avec les chemins de fer badois pour assurer la correspondance du chemin de fer

(1) VII, Ba, F, 96. — (2) *Ibid.*, G, 132.

français avec les lignes allemandes. Dans ces négociations l'administration badoise, tout en agissant pour son propre compte, représenta, en même temps, un certain nombre de chemins de fer allemands : bavarois et wurtembergeois notamment. Une convention fut signée à Stuttgart le 28 juillet 1852 (1). Les administrations contractantes convinrent de faire coïncider autant qu'il était possible les départs et les arrivées des trains de chemin de fer ainsi que le service des voitures postales et des bateaux à vapeur. Elles s'engagèrent à délivrer des billets assurant le trajet direct entre les points suivants : Paris, Châlons-sur-Marne, Nancy, Metz, Baden-Baden, Carlsruhe, Heidelberg, Mannheim, Stuttgart, Heilbronn, Ulm et Friedrichshafen, Augsbourg, Munich, Nuremberg et Ratisbonne. On prévint un type de billet international à coupons détachables pour chaque parcours partiel. La validité du billet international simple fut fixée à un mois. Aux billets d'aller et de retour on attribua une réduction de 20 % sur le prix additionné des coupons aller et retour, et une validité de deux mois. Entre Kehl et Strasbourg, où la circulation n'était pas encore établie, la correspondance devait être assurée pour les voyageurs partant de France par le chemin de fer de Strasbourg, et par les chemins de fer badois pour les voyageurs partant d'Allemagne.

On n'aura donné la physionomie à peu près complète de l'exploitation de la ligne de Strasbourg qu'après avoir dit quelques mots des horaires.

Au cours de l'été 1853 le service comprenait entre Paris et Strasbourg deux trains express : le train du matin partait de Paris à 8 h. 15; il s'arrêtait à Lagny à 8 h. 44, à Meaux à 9 h. 06, à La Ferté-sous-Jouarre à 9 h. 31, à Château-Thierry à 10 h. 15, à Epernay à 11 h. 08, à Châlons à 11 h. 42, à Vitry-le-François à 12 h. 19, à Bar-le-Duc à 1 h. 14, Commercy à 2 h. 05, Toul à 2 h. 33, Frouard à 3 h. 03, Nancy à 3 h. 27, Lunéville à 4 h. 13, Sarrebourg à 5 h. 15, Saverne à 5 h. 54, et arrivait à Strasbourg à 6 h. 35 du soir. Le trajet de jour se faisait ainsi en dix heures vingt minutes : c'était le train le plus rapide. Le train du soir partait de Paris à 7 h. 30, il arrivait le matin à Strasbourg à 7 h. 30, soit douze heures de voyage; en plus des stations desservies par le premier train il s'arrêtait à Dormans (10 h. 13), à Sermaize (minuit 52), à Nangois-le-Petit (1 h. 47), à Avricourt (5 h. 20) et à Brumath (7 h. 06).

(1) VII, Ba, G, 73.

Deux omnibus complétaient les relations Paris-Strasbourg : le premier, partant à 6 h. 20 le matin, arrivait à Nancy douze heures après, à 6 h. 03, et à Strasbourg à 10 h. 20; le second, un peu plus rapide, marquait moins d'arrêts : il partait de Paris à 11 heures du soir, arrivait à Nancy à 10 h. 20 du matin et à Strasbourg à 2 h. 40 de l'après-midi. Les relations entre Paris et Nancy étaient d'autre part desservies par un express comprenant des 1^{re}, 2^e et 3^e classes,

LIGNE DE STRASBOURG.

Heures des Départs de Paris.

DIST.	STATIONS.	Avant Midi.					Après Midi.		
		OMN.	OMN.	OMN.	OMN.	DIRECT	OMN.	OMN.	DIRECT
		1.	3.	5.	7.	11.	17.	21.	23.
Kil.	PARIS.	"	"	"	8 45	9 30	"	5 30	7 30
24	Lagny	"	"	"	7 34	10 0	4 49	6 49	8 03
45	Meaux	"	"	"	8 05	10 25	2 20	6 50	8 27
66	La Ferté-sous-Jouarre	"	"	"	8 41	10 54	2 50	7 26	8 54
142	Epernay	"	"	"	11	12 34	5 45	9 45	10 41
172	Châlons	"	"	4 45	11 50	1 09	6 05	10 30	11 49
205	Vitry-le-François	"	"	5 36	12 40	4 48	6 55	"	12 "
254	Bar-le-Duc	"	"	6 35	2 08	2 50	8 28	"	1 10
291	Commercy	"	"	7 50	3 15	3 49	9 35	"	2 10
352	Nancy	"	5 30	9 48	5 35	5 19	11 14	"	3 55
385	Luneville	"	6 32	10 54	6 39	6 45	"	"	4 49
431	Sarrebourg	"	8 "	12 19	8 06	7 31	"	"	6 10
478	Saverne	5 45	8 50	4 40	8 59	8 48	"	"	7 "
501	Strasbourg	7 40	10 05	2 25	10 15	9 12	"	"	8 "

Départs de Strasbourg : 5 h. 45, 40 h. 25 matin ; 4 h. soir.
 — Sarrebourg : 7 h. 56 matin ; 12 h. 44, 5 h. 54 soir.
 — Lunéville : 9 h. 25 matin ; 4 h. 30, 7 h. 15 soir.
 — Nancy : 6 h. 20, 10 37 matin ; 2 h. 28, 8 h. 13 soir.
 — Commercy : 8 h. 08 matin ; 12 h. 24, 3 h. 56, 9 h. 43 soir.
 — Bar-le-Duc : 9 h. 19 matin ; 4 h. 59, 4 h. 57, 10 h. 52 soir.
 — Vitry-le-François : 10 37 matin ; 2 h. 57, 5 h. 52, 11 h. 52 soir.
 — Châlons : 12 h. 33, 5 h., 11 h. 24 matin ; 3 h. 48, 6 h. 31, 10 h. soir.
 — Meaux : 7 h., 12 h. matin ; 3 h. 10, 3 h. 30, 7 h. 39, 8 h. 15, 9 h. 09 soir (9 h. 35) les dimanches et jours de fêtes seulement.

Arrivé à Paris : 4 h. 30, 8 h. 25, 9 h. 55 matin ; 4 h., 10, 8 h. 50, 10 h. 50 soir.

Nota. Les trains poste et omnibus comprennent des voitures 1^{re}, 2^e et 3^e classes.

LIGNE DE FORBACH.

DIST.	STATIONS.	Avant midi.			Après midi.	
		31.	33.	35.	37.	39.
—	Nancy	3 20	6 35	14 "	5 10	8 30
344	Frouard	3 36	6 41	14 16	5 27	8 44
361	Pont-à-Mousson	4 06	7 26	14 53	6 04	9 20
391	Metz	4 58	8 10	12 51	7 09	10 05
452	Forbach	6 55	"	2 45	9 30	"

Départs de Forbach pour Nancy : 5 h., 11 h. mat. ; 4 h. 50 soir.

— Metz pour Nancy : 7 h. 40, 5 h. 05 matin ; 12 h. 41, 3 h. 6 h. 31 soir.

— Pont-à-Mousson pour Nancy : 5 h. 53, 8 h. 29 matin ; 1 h. 49, 3 h. 49, 7 h. 49 soir.

— Frouard pour Nancy : 6 h. 27, 9 h. 06 matin ; 2 h. 26, 4 h. 26, 8 h. 16 soir.

Arrivée Nancy : 6 h. 40, 9 h. 20 matin ; 2 h. 40, 4 h. 40, 8 h. 30 soir.

Fig. 37. — Horaires de septembre 1852 extraits du Journal des Chemins de fer.

partant de Paris le matin à 10 h. 15 et arrivant à Nancy le soir à 8 heures. Ce service était complété par des relations locales : Paris-Meaux (quatre trains omnibus : 7 h. 15 (8 h. 40), 12 heures (1 h. 25), 2 heures (3 h. 20), 8 h. 25 (10 heures), Paris-Gagny (dép. 9 h. 30 du soir, arrivée 10 heures), Paris-Château-Thierry (4 h. 30 du soir, 7 h. 25), Paris-Epernay (9 heures du matin ; 1 h. 25 de l'après-midi), Paris-Châlons-sur-Marne (5 h. 30 du soir, 10 h. 55), Saverne-

Strasbourg (deux trains), Nancy-Strasbourg (un train).

La correspondance à Frouard était assurée dans la direction de Forbach : au train de nuit à 3 h. 52 (arrivée à Forbach à 6 h. 50 : train express), au train de jour à 3 h. 18 (arrivée à Metz à 4 h. 40 : train omnibus). En sens inverse les deux express avaient lieu, au départ de Strasbourg, à 11 h. 25 du matin et à 4 h. 35 du soir : ils arrivaient à Paris à 9 h. 55 du soir et à 4 h. 30 du matin ; le train du matin permettait d'atteindre Metz à 4 h. 40. On partait de Forbach à 11 h. 05 pour prendre la correspondance à Frouard à 2 h. 58 et arriver à Paris à 9 h. 55.

Les express étaient, sauf exception, uniquement composés de voitures de 1^{re} classe : ils remplaçaient en somme l'ancienne malle-poste ; ils avaient en moyenne 8 à 9 voitures le jour, 9 à 10 la nuit : les nouvelles machines "Crampton" leur assuraient dans les parcours diurnes une vitesse commerciale de 49 km. à l'heure ; elles pouvaient, sans renouveler leur provision d'eau, franchir de 40 à 70 km. sans arrêt, suivant le profil ; la vitesse effective atteignait de 60 à 70 km. Les voyageurs des autres classes, les anciens usagers des diligences, devaient se contenter des omnibus qui n'allaient pas à plus de 31 km. à l'heure de vitesse commerciale. Comme on l'a vu, le système des transports de voyageurs était complété par des trains mixtes qui ouvraient de plus larges facilités au public, en lui offrant des heures plus nombreuses de départ et d'arrivée dans les banlieues des villes, les jours de marchés en particulier : ils ne dépassaient pas en pleine marche 35 km. à l'heure.

Le confort était accordé aux voyageurs en une gradation savante, suivant la classe qu'ils occupaient. Toutes les voitures étaient désormais vitrées, mais seules les voitures de 1^{re} classe avaient des rideaux de cuir et des chaufferettes qu'on renouvelait aux arrêts. Les trains ne comportaient naturellement pas de locaux d'aisance : ce ne sera que plus tard que la Compagnie de l'Est prendra l'initiative d'installer un dispositif *ad hoc* dans le fourgon des bagages ; on placera également dans les compartiments de dames seules un vase en gutta-percha au-dessous d'une des banquettes. Les locomotives chauffaient au coke, l'absence d'appareils fumivores interdisant l'emploi de la houille. Les voyageurs n'avaient aucun moyen de communiquer avec les agents des trains : aucun signal d'alarme n'existait dans les compartiments. La Compagnie redoutait l'usage qu'on pourrait en

faire : le signal de détresse, répondit-elle à l'enquête de 1861, ne devant commander qu'une chose : l'arrêt du train, il est à craindre qu'avec les habitudes de légèreté du public une telle faculté ne donne lieu à des abus et même à des accidents très sérieux.

L'entrée et la sortie des gares comportaient souvent des manœuvres compliquées. Ainsi les trains n'entraient pas à la "*Gare de Strasbourg*" directement : le convoi s'arrêtait peu avant les trottoirs d'arrivée; les surveillants, circulant sur un trottoir spécial, recueillaient les billets; pendant ce temps on détachait la locomotive et le tender, qui passaient derrière la rame pour la pousser ensuite jusqu'à la voie d'arrivée : chacun descendait alors librement. De même les convois de marchandises n'entraient à la Villette qu'à reculons pour ainsi dire. Naturellement les voyageurs en partance n'avaient pas accès sur le quai où l'on craignait qu'ils gênassent le service des agents: ils étaient parqués dans des salles d'attente, soigneusement distribués par classe. Quelques minutes avant le départ du train, on ouvrait les portes; chacun se précipitait alors sur sa voiture. Vers l'année 1855, le nombre des voyageurs qui prenaient ainsi à la "*Gare de Strasbourg*" le même convoi pouvait dépasser 1000 : en général cette gare expédiait quotidiennement 1.400 à 1.450 voyageurs et en recevait 1.500 à 1.530.

Enfin, pour être complet, on ajoutera que la Compagnie passa au cours de 1852 un traité avec HACHETTE pour le dépôt et la vente de livres dans les gares et stations (1) et accorda la publicité dans l'enceinte du chemin de fer à un sieur LÉVÊQUE (2).

Au cours des années 1851 et 1852 les différents services de la Compagnie reçurent leurs cadres définitifs. L'ingénieur en chef VUIGNER, qui avait accepté de se charger de l'organisation du service de l'exploitation, se trouva rapidement devant une tâche au-dessus de ses forces : il devint évident qu'il ne pourrait cumuler à la fois la surveillance de l'exploitation et celle des travaux sur toute la ligne. On organisa l'exploitation sous une forme autonome (on en a donné la distribution) et, au début de 1851, on y préposa un homme qui s'était déjà fait valoir à la tête de ce même service à la Compagnie d'Orléans à Bordeaux, François HALLOPEAU : en juin 1852, HALLOPEAU reçut le rang et les émoluments d'un

(1) VII, Bb, L, 139. — (2) *Ibid.*, L, 228.

ingénieur en chef de grand service; on lui adjoignit comme chef du mouvement LAMONINARI.

On sépara également le service du matériel proprement dit de celui de la traction : EDWARDS demeura ingénieur du matériel avec le titre de conseil de la Compagnie; la traction fut confiée en août 1852 à Clément SAUVAGE, ingénieur en chef des Mines, qui avait assuré précédemment le même service au chemin de fer de Lyon : SAUVAGE, homme du plus haut mérite, deviendra en 1861 le premier directeur de la Compagnie. Ainsi, au terme de cette étude, la haute administration de la Compagnie revêt à peu près sa structure actuelle avec ses trois grands services : la voie, le matériel et la traction, l'exploitation.

Les services centraux : comptabilité, contentieux, transferts, secrétariat, sont déjà rassemblés autour du secrétariat général; et, si c'est encore le comité de direction qui exerce réellement en fait l'autorité supérieure, le jour n'est plus loin où, l'impulsion générale à donner au service sera remise entre les mains d'un seul homme.

Au moment où, débarrassée des incertitudes et des soucis de la construction, la Compagnie vit s'accomplir sans aléas les promesses de sa concession, elle eut à cœur d'assurer également à son personnel la sécurité de l'avenir : elle créa à son intention une caisse de prévoyance et une caisse des retraites. Différents systèmes furent discutés au sein du conseil d'administration en décembre 1852 et janvier 1853 pour le fonctionnement de ces caisses (1) : finalement, on en arrêta le 24 février et le 3 mars les statuts respectifs (2).

Il fut décidé que la caisse de prévoyance compléterait les allocations accordées par la Compagnie aux agents malades : on établit en principe que l'affiliation serait facultative; on fixa la cotisation à demander à chaque agent à 1 % au minimum et à 2 % au maximum de leur traitement : la Compagnie prit l'engagement de verser les mêmes sommes. La caisse des retraites ouvrit une pension à 55 ans d'âge après 25 ans de service : cette pension fut de 300 francs au minimum pour les agents d'un traitement inférieur à 1.500 francs; elle fut fixée au cinquième de la moyenne des cinq dernières années pour les traitements de plus de 1.500 francs. Le capital nécessaire pour servir à partir de 1878 les retraites fut assuré par un prélèvement annuel de 75.000 francs sur les produits bruts de l'exploitation.

(1) VII, Ba, G, 149 - H, 1. — (2) *Ibid.*, H, 17, 18, 20.



Fig. 38. — Paris en 1853. « Comme quoi Paris pourra parfaitement se passer d'être clos de murs quand le chemin de fer de Ceinture sera terminé ».

On ne demanda aux agents aucun concours à la caisse des retraites : « Cette caisse, dirent les statuts, devant être fondée en dehors de toute cotisation de la part des employés et de toute retenue sur leur traitement, serait par le fait un don de la Compagnie et une preuve de sa sollicitude pour l'avenir de ceux qui se seront consacrés à son service » (1).

(1) 340.

CHAPITRE III

L'EXTENSION

En même temps que la Compagnie de Strasbourg poursuivait l'achèvement de sa voie et se mettait en mesure d'en assurer l'exploitation sous les délais les plus courts, elle ne pouvait s'abstenir de participer au mouvement général de progrès des chemins de fer en France : après s'être manifestée depuis 1842 sous une forme surtout extensive, de Paris dans les directions sujettes aux communications à grandes distances : Lille et la Belgique, Orléans, Bordeaux et Nantes, Rennes, Rouen et le Havre, Strasbourg, Lyon, Avignon, Marseille, la progression du rail commença, vers les années 1850, à présenter les symptômes d'un accroissement intensif. Cet accroissement intensif, opéré dans la zone d'influence des compagnies déjà existantes, ne pouvait manquer d'avoir sur leur concession des répercussions importantes.

Il ne rentre pas dans le cadre de cette étude de suivre l'évolution de la concession de la Compagnie de Strasbourg, puisqu'elle est consacrée uniquement au chemin de fer de la frontière d'Allemagne et à ses connexions originelles ; mais, comme l'avenir prend ses racines dans le passé, elle ne peut faire abstraction non plus des circonstances propres à ce chemin de fer, par où se sont préparées les transformations profondes dont la concession de la Compagnie allait être ultérieurement l'objet.

Entre les années 1849 et 1852, deux ordres de faits marquèrent chacun une étape nouvelle de progrès :

1^o la connexion des lignes rayonnant autour de Paris par le chemin de fer de ceinture, question au plus haut degré d'intérêt général ;

2^o la modification du tracé arrêté en 1846 entre Vitry-le-François et Bar-le-Duc, qui — à partir d'un conflit particulier entre l'Etat et la Compagnie de Strasbourg — aboutira à un changement important dans la concession de la Compa-

gnie. Ces deux questions termineront dans ce dernier chapitre cette trop longue étude.

1^o — LE CHEMIN DE FER DE CEINTURE.

La distribution à l'intérieur de Paris des terminus des grandes lignes de la loi de 1842 impliquait la réalisation d'une relation circulaire qui les mît en communication et facilitât l'échange de leurs trafics. Cette nécessité avait été évoquée au cours même de la discussion de la loi de 1842 ; mais la conception d'un chemin de fer de Ceinture remontait à bien plus haut encore : un projet émanant d'un chef de bureau à la préfecture de la Seine avait proposé, dès 1836, un tracé suivant la contre-allée du boulevard extérieur.

Le 31 octobre 1842, le ministre des Travaux publics, TESTE, avait mis la question à l'étude comme une conséquence naturelle du plan général de chemins de fer qui venait d'être arrêté. Dès cette époque, le problème avait été conçu dans son ensemble : une triple hypothèse avait été livrée aux méditations des ingénieurs, soit d'un chemin de fer intérieur au mur d'enceinte, soit d'un chemin de fer extérieur à ce mur, mais tracé à l'intérieur du cercle des forts détachés et mettant ces forts en communications réciproques, soit d'une ligne tout à fait excentrique et hors de la portée de ces forts (1). La première seule de ces hypothèses fut en définitive retenue et servit de base à un avant-projet de l'ingénieur en chef BAUDE, déposé le 31 décembre 1844 (2). Chose curieuse, la commission d'enquête qui fut appelée à délibérer sur cet avant-projet par un arrêté du 20 septembre 1845 émit un vote négatif : sur 8 membres, 3 seulement se prononcèrent pour l'utilité publique, 4 estimèrent que l'utilité n'était pas démontrée, un membre jugea le chemin de fer comme radicalement inutile.

C'est qu'en fait on était très partagé sur le système de construction à adopter : certains, et BAUDE était du nombre, estimaient que le chemin de fer de Ceinture devait être établi dans les mêmes conditions que les plus grandes lignes, avec des pentes faibles, des courbes à rayons aussi larges que possible, les traversées de voies publiques par des passages en dessus ou en dessous : « Paris n'est pas, comme Londres, un port de mer où tout vient aboutir comme à un centre de navigation universelle : Paris est une ville de transit entre plusieurs ports de mer, entre des cités importantes ». C'était ce système qu'avait en réalité condamné la commission d'enquête.

(1) 1236. — (2) 1239.

Les autres considéraient ces astreintes imposées à la construction comme ruineuses au point de vue financier, comme indésirables au point de vue économique : « Dans les dispositions d'art que devra rechercher l'ingénieur pour l'établissement du chemin de fer de ceinture, écrivait le *Journal des chemins de fer* (1), il sera guidé par le souci de mettre les gares des chemins de fer, les rues et les routes, les terrains traversés en communication facile, directe, économique avec le chemin de Ceinture. Ce chemin deviendra lui-même une rue jetant, par des plaques tournantes, mille embranchements sur les bas-côtés des grandes routes, sur un côté des grandes rues, sur tous les établissements d'entrepôts. Il devra s'identifier avec la population. La locomotive de construction spéciale qu'on emploie sur le chemin du Nord pour les mouvements de gare y pourra remorquer des trains; mais les chevaux y traîneront aussi des wagons isolés. Un sentier de piétons, une route pavée bordera le chemin qui bientôt sera pavé lui-même entre les rails; il rasera le sol ayant des pentes et rampes de 25 à 30 millimètres au besoin. Loin de redouter les passages à niveau, il les affectionnera; il réalisera enfin ce qu'ont vu ceux qui ont été chercher les bons modèles là où ils sont, c'est-à-dire les cent chemins de fer en pleine rue qui unissent le port de Liverpool et le chemin de fer de Liverpool à Londres ».

Le ministre avait passé outre à l'avis négatif de la commission d'enquête et avait approuvé l'avant-projet le 29 février 1848; mais ce fut sous l'empire de ces considérations divergentes que le projet définitif du chemin de fer, déposé par les ingénieurs le 23 novembre suivant, fut soumis aux compagnies intéressées en 1849. A Strasbourg, on adopta l'opinion de l'administration quant à la justification d'un chemin de fer de transit construit dans toutes les règles de l'art; à Rouen et au Havre, compagnies de méthodes anglaises, on préféra l'autre solution. Par ailleurs, à la question technique se mêlèrent des considérations de concurrence commerciale : la Compagnie de Strasbourg désirait se relier avec les lignes de Rouen et du Havre et avait un égal intérêt à se raccorder avec celle du Nord; la Compagnie du Nord voyait un intérêt évident à mettre ses voies en communication avec le chemin de fer de l'Est, mais avait des raisons non moins bonnes d'empêcher cette même communication de se réaliser entre Rouen et Strasbourg. La Compagnie de Rouen de son

■ (1) 650 bis.

côté cherchait à se relier aux lignes du Nord, de Strasbourg et de Lyon, mais était hostile à la jonction du Nord avec Strasbourg et Lyon. Enfin, si les chemins de fer de Lyon et d'Orléans sentaient un égal besoin de se réunir avec le Nord et avec Rouen, chacun craignait la jonction de l'autre avec ces deux mêmes lignes. D'autre part, le raccordement des lignes du Nord et de Strasbourg se présentait dans des conditions d'extrême facilité à raison de leur voisinage immédiat : avant même que le projet de ceinture leur eût été communiqué, les deux compagnies avaient déjà jeté les premières bases du raccordement de leurs gares. Cette négociation à deux vint encore compliquer la question d'ensemble. Ce raccordement particulier en effet, s'il était, dans la pensée de la Compagnie de Strasbourg, un pas fait vers la gare Saint-Lazare, où l'attirait le transit des cotons, était au contraire dans l'esprit de la Compagnie du Nord une sorte de garantie contre cette réunion, qu'elle désirait le plus longtemps possible ajourner pour détourner ce même transit à son profit.

Ces divergences d'intérêts expliquent pourquoi, à partir de 1849, quand la question du chemin de fer de Ceinture prit corps, la Compagnie de Strasbourg ralentit ses conversations avec celle du Nord pour se prêter avec beaucoup de vivacité aux sollicitations de la Compagnie de Rouen. Au mois de septembre 1849, elle adhéra même à une demande faite par cette compagnie de la concession, suivant le système de la loi de 1842, du chemin de fer de Ceinture entre les gares Saint-Lazare et de Strasbourg (1); mais le ministre s'y refusa.

Cette tentative ayant échoué, la Compagnie de Strasbourg reprit ses pourparlers avec la Compagnie du Nord (2) : les négociations aboutirent rapidement à un traité conclu le 1^{er} mars 1850. Les terrains furent acquis à l'amiable au cours de l'année 1850 et il ne manquait plus pour permettre l'établissement de la voie de fer que l'autorisation du ministre de traverser les voies publiques : les deux compagnies la demandèrent en novembre (3).

La Compagnie de Rouen vit, non sans déplaisir, l'imminence de la réalisation de cette jonction. Elle se résolut à obtenir le chemin de fer de Ceinture à tout prix et, à la fin de l'année 1850, elle offrit à la Compagnie de Strasbourg de le soumissionner à trois entre la gare des Batignolles et celle de la Villette au prix de 2.000.000. La Compagnie du

(1) 1803, 1805. — (2) 1806. — (3) 1807.

Nord fit naturellement obstruction à ce projet. Elle refusa d'adhérer à la proposition de la Compagnie de Rouen et, pour faire pression sur celle de Strasbourg, elle ralentit les travaux du raccordement. La Compagnie de Rouen voulut profiter de cette situation et proposa à la Compagnie de Strasbourg de prendre à sa charge la part du Nord dans la Ceinture à condition qu'elle abandonnerait toute idée de raccordement.

Rien n'était moins dans les intentions de la Compagnie de Strasbourg, qui répondit que, de toutes façons, le projet n'était viable qu'avec l'assentiment du Nord (1). Du reste, elle était en désaccord avec la Compagnie de Rouen sur les termes du projet : le système proposé par cette compagnie était en effet la contre-partie de celui que les ingénieurs avaient proposé en 1847-1848 ; à une ligne de grand trafic, susceptible d'une exploitation commerciale avait été substituée, conformément à la thèse opposée, une voie de service analogue aux voies de desserte des entrepôts et des quais de déchargement des ports de mer. La Compagnie de Rouen déposa seule sa soumission.

Son projet fut combattu par toutes les commissions qui eurent à en connaître, en particulier la commission faisant fonction de Conseil municipal de Paris (2) ; mais son initiative porta ses fruits.

Saisi de l'affaire, le Comité des fortifications et surtout la commission instituée par le ministre de la Guerre pour étudier la question des transports militaires, déclarèrent le chemin de fer de Ceinture nécessaire au point de vue stratégique et en réclamèrent l'exécution. L'affaire cessait d'être uniquement d'ordre commercial : l'Etat avait son mot à dire et, par suite des charges particulières à imposer à la construction à raison de son affectation militaire, sa part à prendre dans la dépense commune (3).

Le projet de la Compagnie de Rouen et celui du raccordement des gares du Nord et de Strasbourg furent renvoyés à la Commission centrale des chemins de fer pour étude. La Commission convoqua les compagnies en conférence (4) : le premier projet qui fut examiné faisait passer le chemin de Ceinture par Ermont en empruntant d'un côté la ligne d'Argenteuil et de l'autre la ligne du Nord ; ce projet fut déclaré inadmissible et on revint au tracé primitif des Ponts et chaussées. La discussion fut reportée sur la proportion à admettre

(1) 1809. — (2) 810. — (3) 803. — (4) Sur ces négociations, voir VII, Ba, F, 97, 104, 113, 147, 148 et 150.

pour la participation des compagnies et de l'Etat; on forma six groupes de chemins de fer auxquels s'ajouta l'Etat :

- 1° Rouen, Le Havre, Dieppe, etc...;
- 2° Nord, Boulogne, Saint-Quentin;
- 3° Strasbourg;
- 4° Lyon;
- 5° Orléans;
- 6° Centre;
- 7° l'État.

La dépense étant évaluée 9.000.000 de francs : les six compagnies se partagèrent 8.000.000 et l'Etat se chargea du supplément.

L'accord une fois établi sur ces bases, on passa au problème de l'exploitation et ce fut sur ce problème que se manifestèrent les divergences les plus vives : la Compagnie d'Orléans proposa que l'exploitation se fit sans tarif ou à un prix unique, quelles que fussent les distances; elle fondait son opinion sur ce fait que le camionnage se faisait à Paris au même prix pour tous les points de la capitale. La Compagnie de Strasbourg s'opposa énergiquement à cette manière de voir et en fit même une question préjudicielle : pour elle il y avait, en dehors de l'intérêt général qui s'attachait et pour l'Etat et pour les compagnies et pour le public à l'établissement du chemin de fer de Ceinture, des intérêts particuliers que lui semblait léser la solution, simpliste à son sens, que la Compagnie d'Orléans préconisait; elle voyait chaque compagnie attirée vers ses voisins ou repoussée loin d'eux selon des lois d'affinité et de répulsion qu'on ne pouvait pas négliger; à ses yeux, le maintien dans les combinaisons tarifaires du facteur de la distance géographique s'imposait : par là on évitait que la gare des Batignolles pût être à la porte de celle de Lyon aussi bien que de celle de Strasbourg. Le délégué de la Compagnie précisa même sa pensée en disant très nettement que « si la Compagnie de Strasbourg avait intérêt à dépenser un million pour se relier avec la ligne de Rouen, Rouen restant à une grande distance de Lyon, elle avait déjà beaucoup moins d'intérêt à contribuer à une opération générale qui rapprocherait beaucoup la gare de Lyon de celle de Rouen. Dès lors, poursuivit-il, si l'absence d'un tarif et le transport gratuit sur un chemin de ceinture faisaient disparaître l'avantage que le voisinage de la gare des Batignolles donnait à la gare de Strasbourg sur celle de Lyon, la

Compagnie de Strasbourg n'aurait plus aucun intérêt à seconder le projet et devrait s'y opposer. » En même temps qu'elle soutenait cette thèse, la Compagnie de Strasbourg mettait comme condition à son acceptation l'autorisation préalable de la jonction la Villette - la Chapelle (août 1851).

On parvint en définitive à se mettre d'accord sur un tarif compensateur des frais de traction, d'entretien et de surveillance de la voie, de 0 fr. 10 par tonne et par kilomètre, plus 0 fr. 35 par tonne pour frais de chargement et de déchargement.

Quand il s'agit de déterminer la formule du partage des frais d'amortissement et d'intérêt évalués à 360.000 francs la discussion reprit : les compagnies d'Orléans, de Rouen et du Havre et le chemin de fer de Lyon, administré alors par l'Etat, proposèrent l'égalité du partage. Le Nord et Strasbourg s'y opposèrent et offrirent une participation, calculée sur le nombre de tonnes transportées dans l'année, à appliquer à chaque compagnie proportionnellement à la distance parcourue. Ce système fut rejeté par les autres compagnies et par l'Etat : le Nord et Strasbourg se retirèrent de la discussion.

La sécession des deux compagnies du Nord et de Strasbourg aboutit à un projet nouveau, véritable projet d'intimidation ; la dépense de 9.000.000 de francs reçut la répartition suivante :

Etat	6.000.000 de francs
Rouen	1.000.000 de francs
Orléans	1.000.000 de francs
Lyon	1.000.000 de francs

Il fut entendu que les compagnies qui participeraient à la dépense jouiraient de la gratuité du parcours, sauf les frais de traction ; les autres compagnies paieraient suivant un tarif à établir, mais au moins égal aux frais de camionnage ; enfin les compagnies du Nord et de Strasbourg se verraient refuser l'autorisation de se raccorder (septembre 1851).

La question ne pouvait en rester là. Sous les auspices du ministre des Travaux publics les négociations furent renouées et, au bout de nouvelles et longues discussions devant la Commission centrale des chemins de fer, on arriva à une transaction : les compagnies de Rouen, d'Orléans, du Nord, de Strasbourg et le chemin de fer de Lyon acceptèrent de participer à la dépense d'établissement pour 1.000.000 chacun, l'Etat payant le supplément au-delà de 5.000.000. Le tarif fut fixé entre 0 fr. 075 et 0 fr. 08 par tonne et par kilomètre, indépendamment du péage de 0 fr. 10, plus un droit de 1 fr. 25 par tonne à l'entrée et à la sortie des gares. On affecta

spécialement les revenus du tarif kilométrique à l'amortissement des frais d'entretien et de surveillance de la voie, et l'on plaça la Ceinture sous la direction d'un syndicat formé par les compagnies. On décida que le bénéfice ou la perte serait partagé chaque année proportionnellement au nombre de tonnes expédiées. Enfin la concession devait durer 99 ans.

Tel fut le projet que trouva le gouvernement du 2 décembre : le nouveau ministre manifesta l'intention de résoudre la question par voie de décret et demanda aux compagnies de verser immédiatement le tiers de leurs cotisations en vue de permettre sans aucun retard la mise en chantier des travaux. Les conditions précédentes furent en principe admises, sauf le droit fixe de 1 fr. 25 par tonne et la formule de partage du bénéfice ou de la perte entre les compagnies participantes, laquelle fut remplacée par le principe de l'égalité des parties.

La Compagnie de Strasbourg accepta ces conditions, mais sous la réserve absolue que l'autorisation de raccorder sa gare de Paris avec la Gare du Nord lui serait en même temps donnée.

Le décret fut signé le 10 décembre 1851 ; il était suivi d'un cahier des charges précisant les conditions de construction, d'exploitation et d'administration du chemin de fer et d'une convention passée avec les différentes compagnies intéressées. Un second décret portant la même date autorisait les compagnies de Strasbourg et du Nord à établir le raccordement demandé entre leurs gares de la Chapelle et de la Villette.

Les travaux du chemin de fer de Ceinture furent immédiatement entrepris par l'Etat. Les deux compagnies se partagèrent ceux du raccordement : le Nord entre la Chapelle et la route nationale (290 mètres), Strasbourg entre la route et la Villette (790 mètres). Le raccordement fut achevé au mois d'avril 1852.

Le chemin de fer de Ceinture reçut une impulsion non moins vive : le 12 décembre 1852 la section comprise entre la gare des Batignolles et l'extrémité de la gare du Nord à la Chapelle-Saint-Denis fut officiellement inaugurée.

2^o — LE TRACÉ PAR SAINT-DIZIER ET LA PROLONGATION DE LA CONCESSION

On a dit précédemment que le tracé du chemin de fer de Strasbourg entre Vitry et Bar-le-Duc, lequel avait été arrêté en principe en 1846 via Saint-Dizier, avait été en 1848 rétabli suivant sa direction première, sauf toutefois un léger crochet

sur Blesme. Le moment est venu d'exposer les considérations sous l'empire desquelles fut réalisé ce renversement des dispositions prises en 1846.

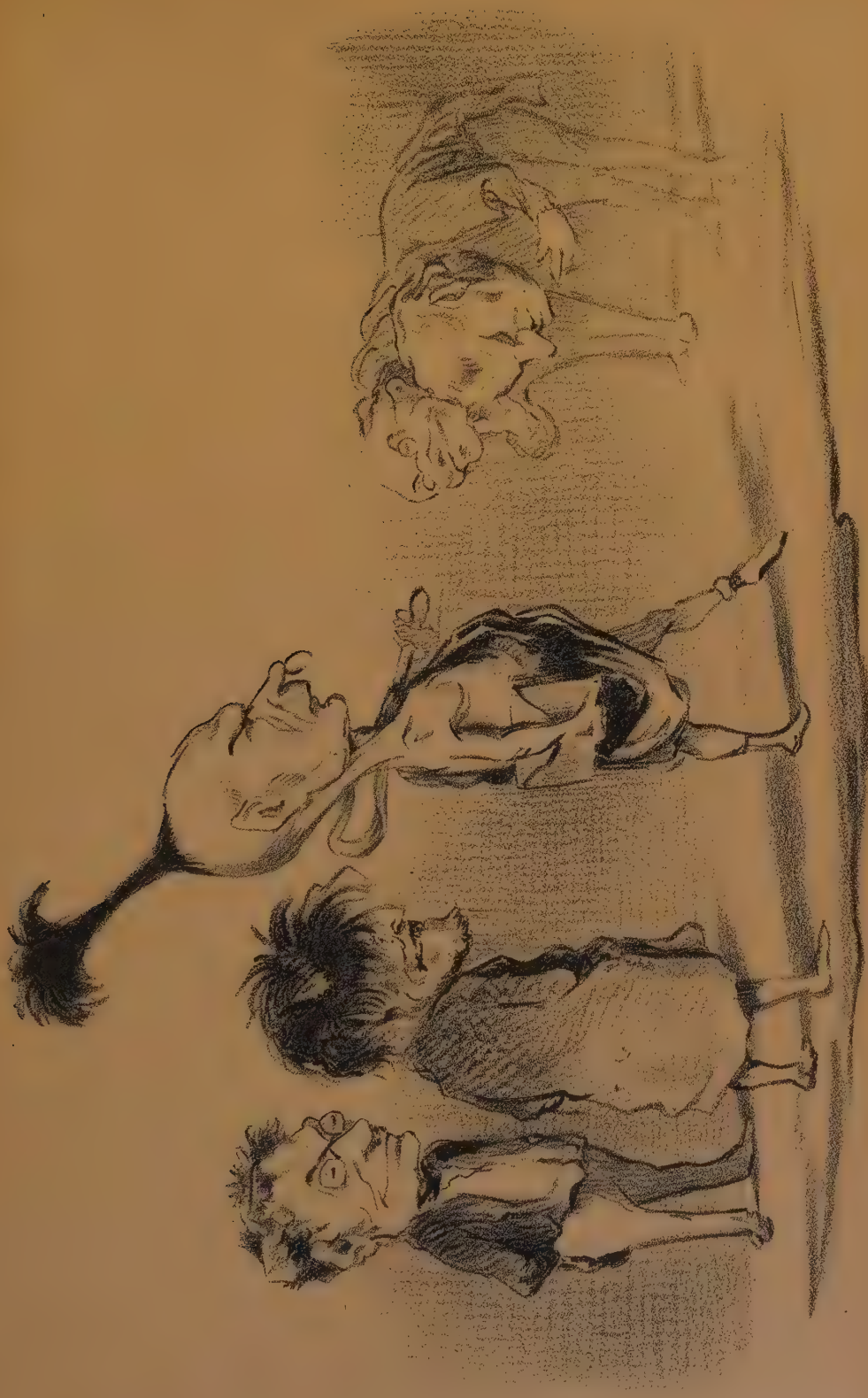
Les intérêts locaux à Bar-le-Duc et à Nancy s'étaient, si l'on s'en souvient, élevés avec beaucoup de véhémence contre le tracé de Saint-Dizier; les embarras financiers du moment ne pouvaient que disposer le gouvernement de 1848 à les entendre : il renvoya leur pétition au Conseil général des Ponts et chaussées qui examinait précisément à ce moment même la question. Dans sa délibération du 27 mars (1) le Conseil se déclara partisan du retour à l'ancienne combinaison sous réserve que l'on construirait vers Saint-Dizier un embranchement se raccordant à la ligne principale non plus à Vitry, mais, pour rapprocher Saint-Dizier de la Sarre, à Blesme, village par où il conseilla de dévier cette ligne. Il invoquait essentiellement à l'appui de cet avis un motif d'économie : l'itinéraire de Saint-Dizier représentait une dépense supérieure de 9 millions au frais d'établissement de l'itinéraire par Blesme. Les représentants des intérêts de la Haute-Marne eurent bien devant le Conseil la latitude de défendre leur thèse; mais le Conseil considéra que, même avec l'embranchement qui remplacerait la jonction directe, l'industrie métallurgique locale était appelée à jouir d'une considérable réduction de frais de transport. Cet avis était la sagesse même : COLLIGNON l'avait lui-même vivement préconisé en faisant valoir que, non seulement le tracé direct complété par un embranchement était une source d'économie de temps, mais encore qu'il assurerait au chemin de fer une exécution plus rapide. A Saint-Dizier on avait commencé par admettre cette solution : les événements politiques y avaient amené un bouleversement général; la municipalité avait eu à donner du travail à de nombreux chômeurs; on y avait abandonné la question de principe : le Conseil municipal avait voté même 20.000 francs pour l'ouverture des travaux de l'embranchement. Le ministre, de son côté, avait ouvert un crédit de 30.000 francs : des ateliers nationaux avaient été créés. Ils s'étaient montrés comme partout ailleurs plus encombrants qu'efficaces; finalement, le 28 juillet, le préfet les avait supprimés.

Avec le retour au calme, on reprit le problème *ab ovo* : Ville et Département réclamèrent à nouveau le passage par Saint-Dizier du chemin de fer de Strasbourg. Le ministre saisit la Commission centrale des chemins de fer, mais cette

(1) 1325.

commission, après avoir convoqué les représentants des différents intérêts en cause, le préfet de la Haute-Marne et la Compagnie de Strasbourg, fut d'avis unanime de maintenir la situation créée par la délibération du Conseil général des Ponts et chaussées du 27 mars précédent. Quant à la Compagnie, elle s'était ralliée en définitive à la solution du gouvernement; elle y avait vu plusieurs avantages : la suppression des nombreux ouvrages d'art qu'aurait nécessités le tracé par Saint-Dizier et par conséquent l'accélération de la construction; l'économie sur les frais de traction résultant de la diminution de l'inclinaison des pentes et du rayon des courbes; la réduction des frais d'entretien, conséquence de la moindre importance des travaux d'art; le fait que la gare de Bar-le-Duc serait établie au niveau des rues de la ville au lieu d'être construite à 17 mètres en contre-haut. Ces avantages étaient compensés par l'obligation de poser la voie sur 8 km. de plus que sur le tracé par Saint-Dizier : cette obligation entraînait un supplément de dépenses de 500.000 francs dont la Compagnie s'empressa pour la forme de demander le remboursement, d'ailleurs sans succès.

Cependant, dans la pensée de la Compagnie comme dans celle du Conseil général des Ponts et chaussées et de la Commission centrale, le rétablissement de la direction primitivement assignée au chemin de fer par Revigny entraînait de soi l'obligation pour l'Etat de rétablir la liaison entre la ligne principale et Saint-Dizier, partie intégrante de la ligne de Vitry-le-François à Gray. Or le ministre des Travaux publics se trouvait à cet égard dépourvu de toute espèce de moyen : son département était doté de crédits pour la ligne de Saint-Dizier à Gray, de crédits également pour la ligne de Paris à Strasbourg; mais du moment que cette dernière ligne était écartée de Saint-Dizier, il se formait une lacune entre les deux voies et le ministre n'avait pour la combler ni autorisation ni crédit. Ainsi, au droit incontestable que la Compagnie tenait des intentions les plus clairement exprimées par le législateur de 1846, correspondait une fausse position de l'administration : pour s'en dégager, celle-ci échafaudera, au cours des années 1848 à 1851, une série de combinaisons plus ou moins ingénieuses tendant à mettre à la charge de la Compagnie tout ou partie du raccordement. Cette longue négociation n'aboutira qu'en 1852 par la conclusion d'une transaction où la Compagnie obtiendra des compensations importantes et qui se liera d'ailleurs à une extension territoriale de sa concession.



Le sauvage Bineau faisant son entrée comme ministre

La première de ces combinaisons fut exposée par le ministre à la Compagnie dans une lettre du 16 novembre 1848 : cette lettre avait pour objet essentiel d'informer la Compagnie de la solution adoptée pour le tracé du chemin de fer entre Vitry-le-François et Bar-le-Duc ; à la suite de cette notification le ministre développait sa proposition quant au raccordement de Blesme à Saint-Dizier : la Compagnie paierait, suggérait-il, l'établissement et la pose de la voie, le gouvernement se réservant la faculté de reprendre l'embranchement à toute époque contre remboursement du capital dépensé. Cette solution avait le mérite d'apporter un remède radical à l'embarras de l'administration ; mais il était évident que la Compagnie ne s'y prêterait pas. Elle se considérait, en effet, comme ayant un droit acquis à la construction de l'embranchement et elle se fit pas faute de s'en expliquer très nettement dans sa réponse (1) :

« En prenant une détermination aussi grave (le changement de tracé) le gouvernement a bien senti qu'il devait un dédommagement aux intéressés, et qu'il fallait dans tous les cas rattacher Saint-Dizier à la ligne principale. De là est venue la pensée de l'embranchement à l'exécution duquel vous invitez la Compagnie à concourir. Nous pensons, Monsieur le Ministre, qu'il appartient à l'Etat seul de le construire. L'Etat réalise par le changement de tracé une économie de 9.000.000 de francs : il est juste de reprendre sur cette économie les deux millions qui doivent suffire à l'exécution complète de l'embranchement de Blesme à Saint-Dizier. »

Le ministre, pressé par les localités frustrées du chemin de fer qui leur avait été accordé par la loi (elles venaient d'adresser une pétition à l'Assemblée nationale), se décida à déposer un projet de loi : dans l'exposé des motifs lu à la séance du 11 décembre, il exposait qu'il était facile d'accorder à la Haute-Marne la compensation à laquelle elle avait droit, en raccordant Blesme à Saint-Dizier et même en prolongeant ce raccordement jusqu'à Joinville en vue de pénétrer jusqu'au cœur même du bassin métallurgique. Cette facilité résultait d'un accord avec la Compagnie : tout en refusant, en effet, d'une manière absolue d'avancer les fonds nécessaires à la construction du raccordement — et rien qu'au point de vue financier, elle avait à cette époque les meilleures raisons pour le faire — la Compagnie s'était montrée disposée, à condition que la ligne allât jusqu'à Joinville, à l'exploiter

(1) 1711.

à ses frais et même de payer à l'Etat une annuité représentant l'intérêt des sommes dépensées pour la pose de la voie de fer. Le ministre montrait, pour conclure, l'économie de l'opération : on épargnait une dépense de 8.000.000 de francs sur la ligne principale; l'embranchement de Blesme à Joinville allait coûter 7.120.000 francs : l'Etat y gagnait 880.000 frs plus l'intérêt des 7.000.000 de francs.

La commission de l'Assemblée n'entra pas du tout dans ces vues, et, en ce qui concernait l'économie de 9.000.000 réalisée par la rectification du tracé de la ligne de Strasbourg, elle montra, avec raison d'ailleurs, qu'il ne s'agissait pas là d'une économie, puisqu'en fait les crédits affectés à cette ligne avaient été calculés dans l'hypothèse d'un tracé beaucoup plus direct encore que la ligne de Blesme, ligne sur laquelle elle se déclara d'ailleurs parfaitement d'accord. Quant à la prolongation du raccordement Blesme-Saint-Dizier jusqu'à Joinville, elle en montra avec non moins de raison, l'illogisme : de Saint-Dizier à Joinville le chemin de fer était régi par la loi de 1846 qui avait classé la ligne de Saint-Dizier à Gray; l'intervalle qu'il fallait remplir entre Blesme et Saint-Dizier était une lacune qui « devait faire l'objet d'une demande de crédit tout à fait spéciale ».

Tout se réduisait donc à la dépense de 3.000.000 que coûterait le raccordement des deux lignes de Strasbourg et de Gray. On se trouvait à cet égard en dehors des conditions posées par la Compagnie pour l'exploitation du chemin de fer : ces conditions tombaient d'elles-mêmes du moment qu'on isolait les relations Blesme-Saint-Dizier, et d'ailleurs la commission n'eût pas été d'accord sur le taux de l'annuité, qu'elle eût voulu de 7 % alors que la Compagnie n'acceptait que 3 %. Le rapporteur BRUNET concluait que l'embranchement de Saint-Dizier se trouverait sans exploitation; c'était tant mieux à son sens : « la traction se fera par des chevaux, conditions suffisantes, assura-t-il, pour l'industrie et d'ailleurs peu onéreuses » (19 décembre) (1).

Le projet de loi n'était même pas venu en discussion quand le gouvernement de CAVAIGNAC céda la place au cabinet Odilon BARROT, où Léon FAUCHER prit le portefeuille des Travaux publics.

Léon FAUCHER s'efforça à son tour de résoudre la question. Sa combinaison consista à joindre à la concession et suivant le régime de la loi de 1842 le raccordement prolongé jusqu'à

(1) 489.

Joinville. Cette combinaison offrait plus de sécurité que les précédentes pour la Compagnie : elle se montra disposée à l'accepter sous réserve de n'être astreinte à ne poser la double voie sur l'embranchement de Metz que lorsqu'il s'y serait développé un mouvement déterminé de voyageurs et de marchandises (13 janvier) (1). Mais la Commission centrale des chemins de fer, saisie de l'affaire, exprima l'avis « qu'il y aurait grand inconvénient, dans l'état actuel des finances du pays, à entreprendre le chemin de fer de Saint-Dizier à Joinville ». La Compagnie fut invitée à faire d'autres propositions : dans sa réponse du 22 février 1849, la Compagnie s'appliqua à faire ressortir une fois de plus l'économie réalisée par l'Etat dans le changement du tracé (2); elle démontra l'avantage pour l'Etat et pour la région de la combinaison précédemment proposée par elle, bien qu'elle dût lui coûter 4.500.000 francs, et elle insista pour que cette combinaison fût prise en considération. La question en resta là pendant toute l'année 1849. Elle allait se poser désormais sous une forme différente : ce ne devait plus être maintenant le rétablissement du tracé primitif de la section de Vitry-le-François à Bar-le-Duc qui allait servir de base aux pourparlers, mais la prolongation de la concession elle-même de la Compagnie de Strasbourg.

Le 30 octobre 1849, LOUIS-NAPOLÉON renvoya brusquement son ministère : il le fit avec cette ostentation qui était dans sa manière et dans ses goûts; il publia un manifeste qui contenait déjà tout son programme dans ce qu'il avait à la fois de plus ferme et de plus flou. Des termes mêmes du manifeste, le nouveau cabinet reçut le titre de ministère d'action. Le ministre des Travaux publics était BINEAU, cet ingénieur des Mines dont on a eu l'occasion de citer au Livre Premier le rapport sur les systèmes de voitures articulées. Le 9 novembre il saisit l'Assemblée de ses intentions : c'était de faire un appel entier à l'industrie privée, de restaurer son crédit, de soutenir les compagnies : première velléité d'une politique impériale de travaux publics. Dans le même moment *la Presse*, sous la plume brillante d'Emile DE GIRARDIN, traitait le problème dans son ensemble; elle en indiquait la solution dans une union et une harmonisation des chemins de fer par une fusion générale des Compagnies, jointes à un grand programme d'extension.

Comme GIRARDIN, BINEAU envisageait la réforme des

(1) 1713. — (2) 1714.

chemins de fer par une mesure générale; mais son programme était d'un ordre plus terre à terre : exprimé dans une formule, il se ressentait de la formation du ministre. Aux dires d'une information officieuse donnée à *la Patrie* et reproduite par le *Journal des Chemins de fer* (1), toutes les concessions eussent été portées à 99 ans. Cette prolongation se serait faite contre argent : les compagnies auraient payé à l'Etat chacune une somme à fixer séparément à la fois en proportion de l'importance de son capital social et du nombre d'années à ajouter à la durée de concession portée dans son cahier des charges. Le facteur de cette indemnité était fixé uniformément à 1/500^e du capital social par année; l'application de ce facteur à chaque concession donnait les résultats suivants :

Compagnie	Capital	Durée de la concession	Prix de la prolongation de la concession
	fr.		fr.
Nord	160.000.000	38 ans	19.520.000
Strasbourg	125.000.000	44 ans	13.750.000
Bordeaux	65.000.000	28 ans	9.230.000
Nantes	40.000.000	34 ans	5.200.000
Centre	33.000.000	40 ans	3.933.294
Marseille	20.000.000	33 ans	2.640.000

Pour s'acquitter les Compagnies auraient été autorisées à émettre des obligations à 5 % d'intérêt, garanties par l'Etat. Cette loi générale eût été d'ailleurs suivie de lois spéciales dictées soit par des motifs particuliers pour relever la situation de quelques compagnies, soit pour concéder des embranchements. Ce programme n'avait d'ailleurs, disait le communiqué, qu'une valeur indicative de la bonne volonté du gouvernement : le ministre demandait aux compagnies de lui faire des propositions.

Quelle répercussion allaient avoir ces projets sur la concession de la Compagnie de Strasbourg? Allait-elle, comme la plupart des autres compagnies, faire des propositions au gouvernement? *A priori* sa situation ne le lui commandait pas : il était évident en effet qu'elle ne pouvait se ranger au nombre de ces entreprises dont la situation difficile préoccupait à juste titre le ministre des Travaux publics. Sans doute une prolongation de sa concession lui paraissait-elle dési-

(1) 715.

nable; mais la Compagnie, dans la situation où elle se trouvait, n'admettait pas la possibilité de la payer par des sacrifices susceptibles d'amoindrir sa position.

Elle ne se trouvait donc pas sollicitée de répondre aux offres faites par le ministre; mais son conseil d'administration ne voulut pas vis-à-vis de ses actionnaires s'attirer par son inertie le reproche de n'avoir fait aucun accueil aux avances du gouvernement : on décida de négocier. Une première lettre fut écrite au ministre (28 novembre 1849) (1) : les propositions de la Compagnie comportaient d'une part l'offre de construire à ses frais l'embranchement de Blesme à Saint-Dizier; de l'autre, celle d'une somme de 8 millions à employer aux travaux de la ligne principale contre des bons du trésor à deux et même trois années de date. L'embranchement de Blesme à Saint-Dizier était évalué à 6.800.000 frs, y compris le matériel roulant à approvisionner pour son exploitation :

pour les travaux d'art et les terrassements	4.000.000
pour le ballast et l'établissement de la voie	1.800.000
pour le matériel roulant	1.000.000
	6.800.000

On voit combien ces propositions étaient éloignées des résultats des calculs ministériels : le ministre répondit à la Compagnie que ses propositions étaient insuffisantes et lui demanda l'étude d'une nouvelle combinaison. Pour déférer aux désirs du ministre, la Compagnie proposa de dépenser 8.000.000, partie sur l'embranchement de Saint-Dizier, le surplus sur la ligne principale entre Vitry et Bar-le-Duc et entre Bar-le-Duc et Frouard; comme compensation elle réclamait :

1^o la suppression des trois derniers paragraphes de l'article 44 des statuts;

2^o l'autorisation de faire usage du télégraphe électrique pour les besoins de son service et dans l'intérêt de la sécurité publique;

3^o l'autorisation de faire élection de domicile à Paris au lieu de Nancy, ville imposée par son cahier des charges;

4^o la réduction des frais de surveillance de 80.000 francs à 30.000 francs;

le tout naturellement sous réserve de la prolongation de la concession à 99 ans, mais également de l'autorisation de

(1) 1715.

ne poser la seconde voie de Metz à la frontière prussienne et sur certaines portions de la ligne principale que lorsque les besoins de l'exploitation en démontreraient la nécessité et tout au moins quand le produit excéderait 20.000 francs par kilomètre.

Cette lettre fut remise au ministre en mains propres : au cours des conférences qui suivirent, BINEAU indiqua qu'il n'avait pas d'objection aux demandes complémentaires de la Compagnie; mais il contesta ses droits à l'embranchement de Saint-Dizier, et, par conséquent, refusa d'admettre qu'il y eût dans la construction de cet embranchement un allègement aux charges de l'Etat. Il estimait en outre que l'offre de 8 millions était insuffisante et fixait le sacrifice à consentir par la Compagnie à 12 ou 13.000.000; il suggérait à cet effet à la Compagnie de verser au Trésor une somme égale à la dépense que devaient coûter les travaux de l'embranchement de Reims : travaux évalués à 13.500.000 francs. Cette proposition était bien dans la ligne de son programme initial; mais elle correspondait, pour la Compagnie, à l'aggravation actuelle et improductive des charges de sa concession initiale en échange de l'avantage lointain d'une diminution dans la dotation de l'amortissement de son capital social : c'était une solution administrative; ce n'était pas une solution industrielle : le conseil d'administration de la Compagnie y opposa un refus absolu; il n'en garda pas moins le contact avec le ministre.

De nouvelles conférences eurent lieu, au cours desquelles BINEAU se montra moins catégorique : tout en maintenant le chiffre de la somme à souscrire par la Compagnie, il inclina à admettre qu'elle fût employée sur une portion notable de l'embranchement de Joinville. Solution plus acceptable pour la Compagnie : le ministre admettant en effet l'adjonction à la concession de l'embranchement de Joinville, la Compagnie se voyait sans doute appelée à dépenser un capital aussi considérable que dans la solution précédente; mais cette dépense était destinée à être une dépense productive qui compenserait, en raison du caractère industriel de l'embranchement, les frais de service du capital. La Compagnie accepta donc de faire des propositions concrètes dans ce sens :

« Nous vous offrons, écrivit-elle au ministre le 10 janvier, de construire aux frais, risques et périls de la Compagnie l'embranchement de Blesme à Joinville à simple voie d'abord et nous nous engageons à poser la double voie lorsque le

besoin s'en fera sentir ou lorsque le revenu excédera 20.000 frs par kilomètre. »

Mais le ministre jugea ces offres encore insuffisantes : il demanda à la Compagnie d'exécuter à ses frais, risques et périls au lieu et place de l'Etat les travaux de Vitry à Bar-le-Duc, dont la dépense était évaluée à environ 3.500.000 francs. La Compagnie répondit par un refus, en se bornant à consentir, pour marquer sa bonne volonté, à exécuter pour le compte de l'Etat et sur séries de prix les travaux de cette section, et à n'être remboursée de ses avances que dans le courant de 1851.

Le gouvernement lui répondit par un véritable ultimatum : elle construirait à ses frais l'embranchement de Joinville et la ligne principale à partir de Vitry jusqu'à concurrence de 3.500.000 francs; en échange, elle recevrait la prolongation de sa concession jusqu'à 99 ans et l'autorisation de ne poser d'abord qu'une seule voie sur une ou plusieurs sections de la ligne principale et des embranchements et de faire élection de domicile à Paris.

Le conseil ne put que déférer aux ordres du ministre : il soumit sa proposition à une assemblée générale extraordinaire des actionnaires le 15 mars; mais le rapport qu'il présenta sur la question fut plus que réservé (1). Le 15 le quorum ne fut d'ailleurs pas atteint; la seconde réunion, faite le 11 avril, renvoya l'examen de l'affaire à l'assemblée ordinaire du 25 avril, qui rejeta en bloc les propositions de l'Etat :

« Les actionnaires du chemin de fer de Paris à Strasbourg, exposait la résolution N° 1 de l'assemblée (2), sont unanimement d'avis que ce ne serait que justice et équité de la part du gouvernement et de l'Assemblée nationale d'accorder à la Compagnie une concession de 99 ans, sans autre obligation ou versement en argent de la Compagnie envers le gouvernement; ils espèrent que le Conseil d'administration, qui peut compter sur le concours énergique des actionnaires, obtiendra ce résultat si nécessaire pour pallier les pertes énormes que les actionnaires ont éprouvées par les circonstances politiques ainsi que par la manière défavorable avec laquelle le gouvernement a livré à la Compagnie des tronçons de la ligne contrairement aux dispositions du cahier des charges ».

A la même époque, la Compagnie du Nord faisait un accueil analogue à des propositions similaires du gouvernement : le ministère d'action subissait en ce qui concernait

(1) 298. — (2) 734.

les Travaux publics un échec définitif; sa politique, il faut l'avouer, avait été singulièrement malhabile.

La question de l'embranchement de Saint-Dizier restait donc entière : sans abandonner ses droits, la Compagnie les laissait sommeiller, ayant tout intérêt à ce que l'Etat dépensât ses crédits sur la ligne principale. Les conversations ne reprirent qu'au milieu de l'année 1851 : on agita diverses combinaisons sans parvenir à des rédactions satisfaisantes. Ce ne fut qu'après les événements de décembre que la question prit enfin tournure et parut susceptible d'aboutir à une solution acceptable.

Le nouveau gouvernement entendait, en effet, liquider l'arriéré que lui laissaient les attermoiements et les marchandages du régime précédent : il estimait que les compagnies, même les plus prospères, avaient besoin d'air, et il mettait dans son programme de le leur ménager et de le faire sans réticences. Il espérait que sourdrait de cette latitude et de cet espace qu'il se proposait de donner à l'initiative privée un renouveau d'activité économique et industrielle : il rapprocha ses propositions des besoins mêmes des compagnies.

Il en résulta une efflorescence de soumissions : événement de la plus haute importance pour la Compagnie de Strasbourg, une de ces soumissions se porta sur le chemin de fer de Saint-Dizier à Gray depuis si longtemps délaissé. Le gouvernement manifesta immédiatement l'intention de traiter la concession à faire par voie de décret et il demanda des propositions à la Compagnie de Strasbourg. Le terrain d'entente fut très facile à trouver, car si la Compagnie ne pouvait se désintéresser de l'exploitation d'un chemin de fer qui allait s'embrancher sur ses voies, l'Etat avait de son côté besoin d'argent pour subventionner la nouvelle ligne. D'autre part, le moment n'était pas encore venu pour la Compagnie, dont la ligne principale n'était pas achevée, de se charger d'une concession, somme toute excentrique au domaine de la sienne. On tomba d'accord sur une solution mixte : la Compagnie obtint la prolongation de sa concession jusqu'à 99 ans, l'autorisation de distribuer des dividendes avant la mise en exploitation de la ligne entière et de ses embranchements, la faculté d'ajourner la pose de la seconde voie entre Metz et Forbach tant que le produit brut de la section resterait inférieur à 18.000 francs par kilomètre. En échange, elle s'engagea à verser 10.000.000 de francs à la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Blesme à Gray; elle s'enga-



Fig. 39.

Médaille commémorative de la construction du chemin de fer de la frontière d'Allemagne.
(l'avvers de la Médaille représente le défilé de Liverdun).

gea en outre à construire à ses frais, risques et périls un embranchement de Metz à Thionville et à le prolonger ultérieurement jusqu'à la frontière vers Luxembourg : soit 6.800.000 francs au maximum.

Il y avait là une charge nouvelle de 17.000.000, mais une charge qui devait être une source immédiate de bénéfices, et de bénéfices dont l'incidence intéresserait la ligne toute entière. D'autre part, si l'on isolait les frais de construction de l'embranchement, dont le capital se trouverait rémunéré naturellement par les produits mêmes de la ligne, il restait que l'achat de la prolongation de la concession se trouvait payé par la subvention de 10.000.000 versée au chemin de fer de Gray.

Or, le compte de cette double opération s'établissait ainsi :

Amortissement sur une durée de 45 ans	1.093.000 francs
amortissement sur une durée de 99 ans	110.414 francs
bénéfice sur l'amortissement.....	982.586 francs
intérêt et amortissement d'un emprunt de 10.000.000 à 5 %	510.514 francs
profit annuel de l'opération	472.072 francs

La convention portait en outre deux dispositions annexes : le transport gratuit des dépêches de l'Etat à partir de l'expiration de la concession en cours, l'obligation de ne mettre en circulation que des voitures couvertes et fermées à vitres.

De ces deux dispositions, l'une était à échéance lointaine, l'autre ne comportait qu'une faible dépense : la fermeture à vitres de 240 voitures de 3^e classe. La convention fut signée le 25 mars et ratifiée par un décret de même date.

En même temps, la Compagnie de Strasbourg se liait intimement avec celle de Gray : d'une part, par un échange d'administrateurs ; de l'autre, par un traité de traction et de direction de la nouvelle compagnie assurant une participation prépondérante de la Compagnie de Strasbourg dans l'administration de celle de Gray. Cette convention fut approuvée par l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie de Strasbourg du 29 avril 1852.

Ces dispositions marquaient une première étape vers l'extension prochaine de la concession de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg : elles annonçaient sa transformation en une Compagnie des chemins de fer de l'Est, transformation qui aura lieu en 1853 ; elles limitent ainsi le domaine du sujet qu'on s'est proposé de traiter.

CONCLUSION

Le développement de cet essai a conduit la ligne de Paris à Strasbourg à son complet achèvement; de même l'embranchement de Frouard à Sarrebrück, est, en cette fin de l'année 1852 où l'on s'arrête, porté jusqu'au cœur des houillères sarroises : le chemin de fer de Paris à la frontière d'Allemagne est donc accompli. Seul des lignes comprises dans la concession de 1845, l'embranchement de Reims reste encore à construire : il ne sera terminé qu'en 1854; mais son achèvement n'ajoutera rien d'autre aux enseignements de cette histoire que des considérations techniques qui appartiennent chronologiquement à la période suivante. Désormais, le progrès des chemins de fer est assuré dans la région de l'Est comme partout ailleurs : sans être dénuée d'intérêt, l'histoire n'en présentera plus ce cachet si particulier d'originalité qu'en ces premières phases lui ont assuré les hésitations dans le choix des tracés, les études multiples pour la détermination des meilleurs profils et des itinéraires locaux les plus heureux, les expériences, les efforts et les tâtonnements de la compagnie concessionnaire : enfin l'incertitude même où cette compagnie était de réussir dans une entreprise si lourde et si nouvelle.

On voudrait, à la fin de ce travail, pouvoir faire ressortir les transformations opérées dans la région de l'Est par le chemin de fer de Strasbourg : il serait en effet logique et du plus vif intérêt de faire correspondre à chacun des chapitres, par où a débuté cette histoire, un exposé des répercussions entraînées par la nouvelle voie de communication sur le groupement de la vie humaine, sur la progression des voyages dans l'étendue des territoires touchés par la ligne. L'entreprise était séduisante; on a tenté de l'aborder : mais, à peine eût-on réuni quelques chiffres, quelques notations suggestives, qu'on s'est rendu compte de l'ampleur du sujet à remplir et de la présomption qu'il y avait à s'y lancer. A la fin d'une course déjà longue, on s'est vu obligé, sous peine de prolonger de trop nombreuses pages un ouvrage disproportionné, de se contenter, par quelques touches, d'indiquer l'étendue du progrès

accompli. Le terme qu'on s'est assigné n'est en effet qu'une station au cours d'un développement et d'une extension qui va se poursuivre d'une manière incessante pendant vingt années. Il est trop tôt en 1852 pour s'arrêter à un exposé de la transformation de la vie économique et sociale de la région de l'Est, ou bien le sujet qu'on a choisi : le *Chemin de fer de Paris à la frontière d'Allemagne*, est trop restreint pour s'y prêter. Cet exposé, il faudrait le reculer jusqu'à une date beaucoup plus proche de l'époque où nous vivons : vers les années 1868, par exemple, quand les voies de communication essentielles de la région, voies qu'on aura ensuite d'ailleurs le tort de multiplier en préjugant trop de l'avenir, auront été achevées. Alors un tableau analogue à celui qu'on a esquissé au début de cet ouvrage aurait sa place : il serait la conclusion d'une œuvre beaucoup plus considérable que le modeste labeur de reconstitution qu'on a entrepris dans les pages qui précèdent. Tout ce que celui-ci permet, c'est de dégager dans ses très grandes lignes l'activité nouvelle qui résulte, dès 1852, de la présence et de l'action du chemin de fer.

Il est à peine besoin d'indiquer les améliorations matérielles apportées par la nouvelle voie de communication : au lieu de 2 jours en 1840, on met 10 heures pour se rendre de Paris à Strasbourg. Les délais du transport des marchandises sont de même considérablement diminués, sinon par rapport à l'accélééré, du moins par rapport au roulage ordinaire : 6 jours au lieu de 15 entre Paris et Metz et de 12 entre Paris et Nancy ; 7 jours au lieu de 15 entre Paris et Strasbourg ; et la petite vitesse, qui perd un jour sur l'accélééré entre Paris et la Lorraine, en gagne un entre Paris et la métropole alsacienne. Les prix sont eux-mêmes bien abaissés. Qu'on se rappelle les chiffres donnés au début de cet ouvrage : au lieu de 90 francs la tonne de Paris à Metz en roulage ordinaire, on en paie théoriquement aux termes du cahier des charges : 70 fr. 90, 63 fr. 10, 47 fr. 50, 31 fr. 40 suivant la classe, et en accéléré le même transport revenait à 150 francs. Le reste est à l'avenant : réduction de moitié dans les délais de transport, réduction en moyenne du tiers dans les prix : tel est le bilan du chemin de fer.

Un accroissement énorme des transports succède à des conditions aussi favorables : dès l'année 1853 le trafic des voyageurs se monte à 2.450.000 voyageurs et celui des marchandises à près de 813.000 tonnes, dont près de 223.000 transportées à distance entière. Dans ce total, on trouve :

134.500 tonnes de grains et farines, 160.000 tonnes de houille et coke, 80.000 tonnes de fers et fontes, 23.000 tonnes de cotons, 51.000 tonnes de pierre. Il n'est malheureusement pas possible de déterminer la suite de cette progression, car les produits propres à la ligne de Strasbourg sont noyés dans les produits généraux de la concession, qui comprend désormais différentes autres lignes, telles que celle de Saint-Dizier à Gray et celle de Strasbourg à Bâle. Mais on peut en extraire certains chiffres symptomatiques : les fers, les fontes, les aciers, par exemple, voient multiplier leurs débouchés. En 1854, le trafic des fontes — et il est, en raison de l'emplacement des centres producteurs, entièrement imputable à la ligne de la frontière d'Allemagne — passe à plus de 113.000 tonnes, dont 46.602 de fonte au lieu de 13.521 tonnes l'année précédente. Il s'y ajoute les produits ouvrés : la ferronnerie passe de 1853 à 1854 de 1.140 tonnes à plus de 10.300 tonnes ; en 1855 les fers et fontes transportés atteignent plus de 153.000 tonnes. Cette année-là les transports de coke et de houille sont de près de 440.000 tonnes. De même, l'autre industrie lorraine : celle des sels, profite largement du nouveau mode de transport : le trafic en est plus que doublé de 1853 à 1854, passant de 11.485 tonnes à 26.219 tonnes. Qu'en résulte-t-il ? Une activité formidable développée tout le long de la voie ferrée : certains départements, celui de la Moselle en particulier, triplent leur puissance motrice, doublent leur production métallurgique. De grands déplacements de population s'ensuivent : l'Est de la France, qui était une région agricole, devient surtout industrielle. Les cantons exclusivement ruraux se dépeuplent au profit des défilés marqués par les vallées profondes où affleure le fer. Cette succion s'exerce naturellement au détriment des grandes directions naturelles négligées par le chemin de fer. La solitude est le lot des plaines que le rail a négligées. Au centre de l'ancienne Lotharingie, les cantons qui se groupent sur le haut plateau lorrain autour de Darney, de Mirecourt et dans la vallée de la Meuse dépérissent. De l'établissement du chemin de fer de la frontière d'Allemagne date cette transformation profonde de tout le pays. Le chemin de fer est à l'origine de la prodigieuse fortune industrielle des départements de l'Est.

Il appartiendra à d'autres cycles de recherches que celles que l'on a inaugurées ici, de dégager, à la suite du magnifique ouvrage de VIDAL DE LA BLACHE : *La France de l'Est*, le détail des transformations économiques et sociales que le chemin

de fer a déterminées dans les provinces orientales de ce pays. On croit encore une fois devoir borner la carrière de cet ouvrage au spectacle d'histoire qu'offrent la naissance et l'achèvement de l'instrument même par où s'est accomplie cette révolution : l'on s'estimera satisfait s'il reste, à la lecture de ces pages, le sentiment de la grandeur de l'œuvre humaine accomplie et de la beauté de l'effort déployé.

EXPLICATION DES RENVOIS

Les renvois se réfèrent à l'étude particulière qu'on a consacrée, dans un volume spécial, à l'analyse et au classement de la documentation du présent ouvrage (1).

Ces renvois se présentent sous deux formes :

1° Les uns — les plus nombreux — comprennent un nombre en caractère gras suivi ou non d'autres chiffres imprimés dans le corps du reste de la composition : les nombres en caractères gras sont les numéros d'articles des chapitres II, III, IV et V (imprimés, manuscrits, correspondances, documents divers) de l'étude ci-dessus ; les chiffres qui suivent ces numéros donnent soit la page ou le folio, soit le tome et la page ou le folio. Exemple :

(1) **1587**. — (1) **241**, 67. — (1) **19**, 11, 150.

2° Les autres renvois contiennent un chiffre romain et une majuscule suivis ou non d'une lettre minuscule ; exemple : IV, C b ; ils se réfèrent alors au classement des sources du chapitre I : «Bibliothèque et Dépôts d'archives». Ces trois premiers signes sont suivis d'indications diverses qui désignent les volumes ou sommiers (une lettre majuscule, un chiffre romain, un chiffre arabe ou une année et les pages). Exemple :

VII, Ba B, 76. V, A 30, 1260. VII, A 1833, 45.

(1) *Recherches sur les sources de la création d'une grande ligne de chemin de fer au XIX^e siècle.* — Paris, J. Barreau et C^{ie}, imprimeurs-éditeurs, 1932.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION.	9
TITRE PREMIER	
LES ÉCOLES	11
CHAPITRE PREMIER. — <i>La fondation : l'adjudication de la concession</i>	13
CHAPITRE II. — <i>La fondation : l'organisation statutaire</i> . .	27
1 ^o La constitution	27
2 ^o L'organisation	38
3 ^o Les hommes	45
CHAPITRE III. — <i>La fondation : l'organisation administrative.</i>	49
CHAPITRE IV. — <i>Le premier temps : l'approvisionnement du matériel</i>	57
CHAPITRE V. — <i>Le premier temps : la ligne principale.</i> . .	69
1 ^o La question des crédits	69
2 ^o Les travaux	73
CHAPITRE VI. — <i>Le premier temps : l'embranchement de Sarrebrück</i>	103
CHAPITRE VII. — <i>Le premier temps : la situation financière.</i>	121
CHAPITRE VIII. — <i>La révolution de 1848.</i>	125
CHAPITRE IX. — <i>Le deuxième temps : l'achèvement des travaux sur les deux premières sections.</i>	153
CHAPITRE X. — <i>Le deuxième temps : l'organisation des services de l'exploitation</i>	161
CHAPITRE XI. — <i>Le deuxième temps : l'inauguration du chemin de fer</i>	175

TITRE II

	Pages
LA MAITRISE.	179
CHAPITRE PREMIER. — <i>L'achèvement du chemin de fer.</i> . . .	181
1 ^o Les crédits	181
2 ^o La voie	183
3 ^o Dispositions complémentaires.	212
4 ^o La situation financière	224
CHAPITRE II. — <i>L'exploitation progressive du chemin de fer.</i>	233
CHAPITRE III. — <i>L'extension</i>	263
1 ^o Le chemin de fer de Ceinture	264
2 ^o Le tracé par Saint-Dizier et la prolongation de la concession	270
CONCLUSION	283

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figures	Pages
1. — Annonce dans le <i>Journal des Chemins de Fer</i> de la compagnie AYMARD	15
2. — Annonce de la compagnie des Maîtres de Poste.	21
3. — Général Despans de Cubières.	25
4. — Locomotive à voyageurs, type « Stephenson ».	65
5. — Locomotive à marchandises, type « Stephenson »	65
6. — Locomotive à voyageurs, modifiée suivant la variante d'EDWARDS.	66
7. — Les travaux le long de la 1 ^{re} section	75
8. — Gare de Paris. Projet de 1845	77
9. — Gare de Paris. Projet de 1846	78
10. — Une façade latérale du projet de l'embarcadère de Strasbourg	79
11. — Gare de Paris (marchandises). Projet de 1846	83
12. — Les travaux le long de la 2 ^e section	87
13. — Gare de Strasbourg. Projet de 1846	99
14. — Général de Monthion	101
15. — Les dispositions générales de la gare de Metz	105
16. — Vincent Dubochet.	115
17. — Annonce de l'ouverture de la section de Paris à Epernay	158
18. — Médaille commémorative des chemins de fer inaugurés en 1849	160
19. — La 2 ^e section entre Châlons-sur-Marne et Vitry-le-François	185
20. — La 3 ^e section entre Vitry-le-François et Bar-le-Duc.	185
21. — Nancy en 1851 avec la gare projetée	190
22. — L'embarcadère de Strasbourg à Paris.	193
23. — Les 3 ^e et 4 ^e sections de Bar-le-Duc à Toul.	195
24. — La 4 ^e section de Toul à Nancy	196
25. — La 4 ^e section de Nancy à Lunéville	197
26. — Le passage de Liverdun	199
27. — La 4 ^e section de Lunéville à Lützelbourg	201
28. — Annonce des « Messageries Jumelles »	202
29. — Horaires de 1851	204
30. — L'inauguration du chemin de fer de Paris à Strasbourg.	209

Figures	Pages
31. — Médaille commémorative de l'inauguration.	211
32. — La gare de Strasbourg et ses abords (projet de 1851).	216
33. — La gare de Strasbourg (projet de 1851)	217
34. — La machine type « Crampton »	221
35. — Diagramme des cours des actions pendant la construction	227
36. — Diagramme de la recette hebdomadaire.	235
37. — Horaires de septembre 1852	257
38. — Paris en 1853. Le chemin de fer de Ceinture	261
39. — Médaille commémorative de la construction du chemin de fer	281

HORS-TEXTE

Léon Faucher	8
Auguste Perdonnet. Le comte de Ségur	49
Quelques fonctionnaires de la Compagnie	81
La gare de Strasbourg	97
La station de Forbach	225
Voitures de la Compagnie de Strasbourg.	249
Le sauvage Bineau faisant son entrée comme ministre	273

VU, le 22 décembre 1931.
Le Doyen de la Faculté des Lettres
de l'Université de Paris,
H. DELACROIX.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER.
Le Recteur de l'Académie de Paris,
S. CHARLÉTY.

